PARABRISAS

Para el Automovilista de Hoy y de Mañana

4

febrero

MAS ALLA DE MAR DEL PLATA

hoja de ruta a todo color

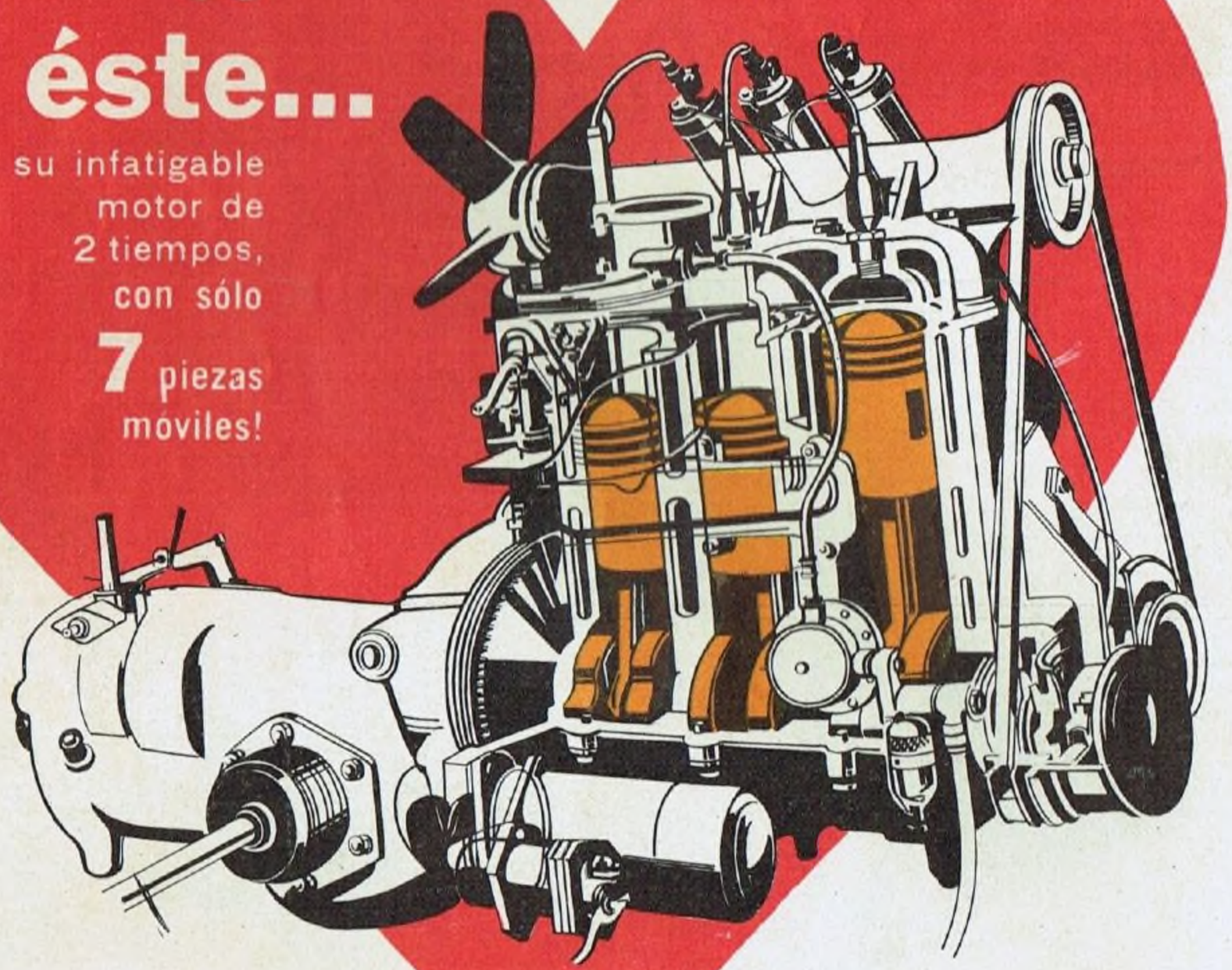
$ 15.-

Las revistas de Mauro

el corazón de su

es **éste...**

su infatigable motor de 2 tiempos, con sólo **7** piezas móviles!



Un corazón eternamente fiel...

DETALLES DEL MOTOR:

3 CILINDROS EN LINEA, SIN VALVULAS; 980 CM³; 50 CV DE POTENCIA; 7,25 DE COMPRESION; LUBRICACION POR AGUA, SISTEMA TERMOSIFON. DINAMO Y MOTOR DE ARRANQUE INSTANTANEO CUALESQUIERA SEAN LAS CONDICIONES DE TEMPERATURA.
UN MOTOR DE POTENCIA, ECONOMIA Y REGULARIDAD, QUE REQUIERE PARA SU MANTENIMIENTO SOLO UNA REVISACION CADA 7.500 KM. ASEGURANDO MAYOR PERMANENCIA EN SERVICIO ACTIVO.

PRODUCIDOS POR

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW-AUTO UNION

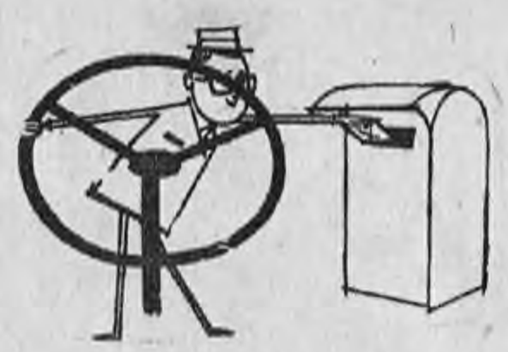
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE LA CALIDAD DE ESTE COJINETE ...
... DEPENDE LA POTENCIA Y DURACION DE SU AUTOMOTOR
IDC
IN-DE-CO
COJINETES
D.I.C.S.A
es el único cojinete de Biela,
Bancada y Arbol de Levas,
con seguro de Larga Vida.
MONTEVIDEO 431 T. E. 35-7596-4174-3413 Bs. As.

Descubra la
belleza
de sus
dientes
con
Pepsodent
CREMA DENTAL CON IRIUM

Aumente su atractivo personal revelando la verdadera y natural belleza de sus dientes. Use diariamente PEPSODENT, única crema dental con IRIUM -ingrediente exclusivo de su fórmula internacional- que limpia a fondo los dientes, los hace lucir más hermosos y deja en su boca una perdurable... vivificante frescura!..

Dientes brillantes para usted también...
Use diariamente **PEPSODENT! PEPSODENT!**



CORREO

DISEÑO DE CARROCERIA

Quisiera ser diseñador de carrocería. He recorrido varios institutos de enseñanza de dibujo y no he podido encontrar el curso apropiado.

FRANCISCO PIPA, CAPITAL

No conocemos —y creemos que no existen— entidades que brinden la enseñanza especializada que usted menciona. Esperamos que, con el tiempo, la creciente madurez de nuestra industria permita esa posibilidad y muchas más.

UNA SUGERENCIA OPORTUNA

En el codo que forma la Av. Figueroa y Tiro Federal (frente a River), ¿por qué no coloca el ACA un cartel unos metros antes, indicando la proximidad de tan cerrada curva? Se deja librada la suerte a un farol rojo que, generalmente destrozan manos anónimas (y eso que está a cincuenta metros de una guardia militar) y no pasa mes sin que alguien se estrelle en ese punto. Los vendedores de frutas de ese lugar ya se han dirigido más atrás, debido al constante peligro que corren sus vidas.

NÉSTOR DUARTE, CAPITAL

Nos parece atinada su sugerencia y damos traslado de la misma a las autoridades de la institución que usted menciona. Agregamos que observaciones útiles de esa naturaleza son una contribución valiosa a la solución de problemas graves y de fácil arreglo. Se lo agradecemos en nombre de los automovilistas e invitamos a todos a imitarlo.

NAFTA ESPECIAL Y MOTOS

En motores de dos tiempos, para ser más exacto, en motores de motos y motonetas, ¿puede emplearse nafta con un mayor número de octanos? Además, ¿debe ser modificada la mezcla?

JORGE A. CACHAU

Puede emplearse nafta especial en motos y motonetas de dos tiempos, sin que haya necesidad de modificar la mezcla aceite-nafta. No obstante, usted no ganará nada haciéndolo, a menos que haya observado pistoneo con la nafta común que usa en la actualidad. Agradecemos su sugerencia de publicar una sección dedicada a los microcupés, la que tomamos muy en cuenta y prepararemos para muy pronto.

RODADOS DEL MERCURY

Poseo un coche Mercury 1947 cupé, el cual debe llevar cubiertas 670x15 pero debido a la dificultad que existió hace dos años para conseguir cubiertas con esa medida lo equipé con cubiertas 710x15, inflando las delanteras con 26 libras y las traseras con 28. Como ahora no hay dificultad en conseguir cualquier medida, pregunto cómo es más conveniente equiparlo nuevamente.

JORGE PALACIOS

Depende del uso que le dé al coche y al resultado obtenido con las 710x15. Si anda mucho en la ciudad, le conviene el rodado chico. Si, en cambio, acostumbra a hacer viajes largos, tal vez le resulte más conveniente el rodado grande porque el motor viaja más descansado y gastando menos nafta. Para uso "mixto", o sea ciudad/campo, coloque las cubiertas especificadas por fábrica, o sea 670x15.

BUSCAHUELLAS

¿Qué utilidad presta el buscahuellas? ¿Es un elemento de adorno? Leyendo el Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, art. 242, dice "Se aplicará multa de $ 200 a $ 1.000 cuando se usare faro buscahuellas en caminos y calles pavimentadas"... Por eso pienso que carece de sentido práctico su aplicación.

HINCHA DE PARABRISAS

No solamente usted está contestando su misma pregunta, sino que el nombre del accesorio *"buscahuellas"*, lo indica. El faro orientable comúnmente llamado buscahuellas sólo debe usarse en caminos no pavimentados o de tránsito interrumpido o difícil, y únicamente durante el tiempo que sea estrictamente necesario. Los faros fijos del coche no pueden orientarse y por ese motivo el buscahuellas se usa para iluminación lateral.

El uso del buscahuellas en caminos y calles pavimentadas está justamente prohibido por cuanto, además de ser completamente inútil en esa ocasión, por su maniobrabilidad puede ser causa de encandilamiento.

EL AUTOMOVIL PERFECTO

Sr. Director: Soy un aficionado fanático del automovilismo y, como tal, me interesa todo lo que se

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS

refiere a este deporte. Como leo atentamente los artículos de PARABRISAS, *he llegado a la conclusión de que ustedes pueden sacarme de algunas dudas; en primer lugar quisiera saber cuál es el coche que está considerado actualmente el más perfecto.*

En segundo lugar cuál es la mejor forma de asentar un automóvil y por qué los manuales ponen como topes velocidades más bien altas y por último cuál es el motivo por el que los manuales recomiendan que durante el período de ablande no se mantenga una velocidad constante, sino que se aumente o disminuya la misma en unos cuantos kilómetros.

ROBERTO FALSIROLI

Hay muchos tipos de automóviles que no pueden parangonarse entre sí como el de turismo, gran turismo, carrera, sport-competición, récords, etc., porque no tienen las mismas características o están adaptados a los diversos usos. Podríamos decir que el más perfecto, concepto muy variable, es aquel que, en su medio, cumple la actuación más destacada.

Hay un automóvil de turismo que ha cumplido una performance tan notable que puede muy bien optar por esa distinción entre los de su clase.

Nos referimos al Rolls-Royce Silver Ghost (Duende de Plata) del año 1906. Uno de estos automóviles, construidos por Henry Royce ha rodado a través de 700 mil kilómetros y está actualmente en perfecto estado de funcionamiento.

Dos años después de su creación, este mismo automóvil cubrió, perfectamente controlado por un organismo responsable, la distancia de 22.993 kilómetros sin detenerse.

Creemos que este es un buen punto de partida para iniciar una confrontación de méritos. Lástima grande que haya que esperar tantos años para conocer los resultados.

En cuanto al mejor modo de asentar un automóvil, tanto nuevo como recién ajustado es seguir en lo posible las indicaciones del fabricante, sobre todo en cuanto a calidad y tipo de aceite se refieren.

Se recomienda en general velocidades más bien altas en los motores nuevos porque la bomba de aceite trabaja mejor y alcanza la presión necesaria a un régimen algo elevado del motor. En las velocidades bajas sostenidas, el aceite no llega con la suficiente cantidad a las paredes superiores de los cilindros. Cuando el motor está ya asentado, la luz entre cilindro y pistón es más grande que cuando está nuevo y puede ser lubricado con relativamente poca presión de la bomba. Subiendo algo las rpm., se obtiene un salpicado mejor y una inyección más poderosa de aceite en los motores de bomba de alta presión.

Tampoco es recomendable llevar el motor despacio en la marcha superior y acelerar buscando más velocidad en el automóvil. Esto debe hacerse en la marcha inmediata inferior, así el motor se acelera en forma conveniente y no sufren los cojinetes de bielas, pistones, cilindros y demás al no estar sometidos a cargas excesivas.

En una palabra, el motor no debe ir "tirando" a pocas rpm., como sucedería al subir despacio una cuesta en las velocidades superiores, tercera o cuarta según los automóviles.

Durante el rodaje o asentamiento es beneficioso llevar el acelerador durante unos instantes cada dos o tres kilómetros, para que el aceite, por la succión de los pistones suba por las paredes de los cilindros.

También deben considerarse en período de asentamiento las cajas de velocidades, diferencial, etc. Para este caso además de utilizar el lubricante adecuado, es conveniente conservar en lo posible una suavidad en la maniobra, dado que los engranajes en general se asientan unos contra otros y que del conductor depende que ese asentamiento se produzca en forma pareja. El embrague y los frenos tienen asimismo que sufrir un trato suave en los primeros tiempos para que se adapten satisfactoriamente a sus respectivas superficies de fricción.

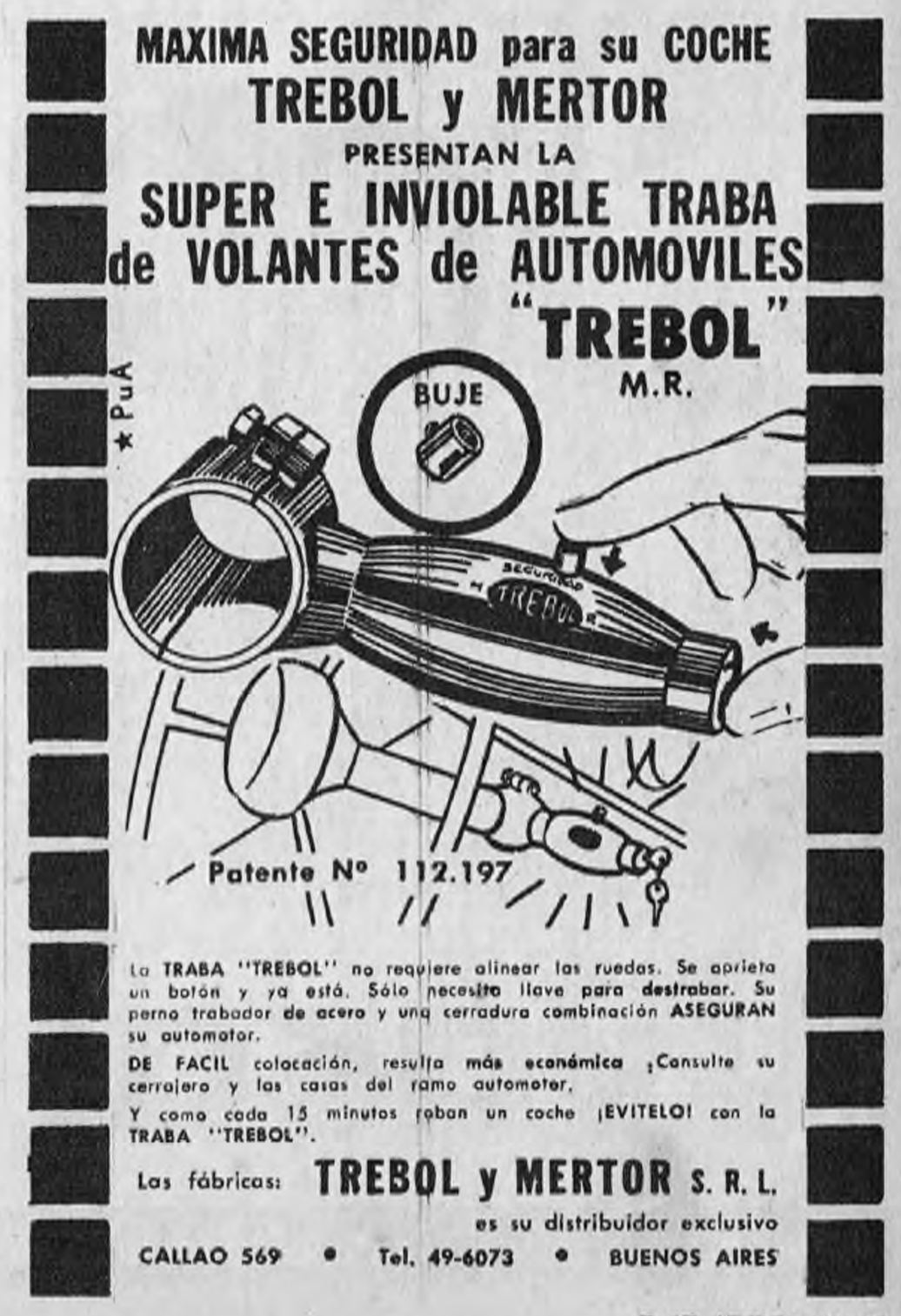
UNA OPERACION

Siendo mi pasatiempo favorito la mecánica, mi automóvil nunca pisa un taller; inclusive el engrase lo hago yo mismo. Sucede que mi Jeep IKA desde nuevo nunca marcó mucha presión de aceite. Saqué el cárter (este modelo trae bomba de aceite interna) tratando de encontrar el regulador de presión que indica el manual y no lo hallé.

Saqué un bulón que en otras bombas suele oprimir un resorte con bolilla; pero detrás del mismo no había nada. Se me ocurre que le falta alguna pieza.

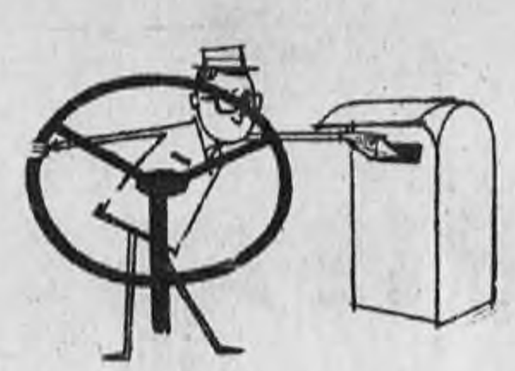
Pídoles me asesoren al respecto y si fuera posible un pequeño dibujo del corte de la bomba.

BLAS PEDRO SIGVARD



qué sentadora!

rebosante en la copa... sabrosita en la boca



CORREO

La bomba de aceite de su IKA no tiene evidentemente el regulador automático de presión. Puede hacerlo colocar en la concesionaria o en su defecto, ir con la bomba a la "venta de repuestos" y adquirir la pieza que falta. Tenga en cuenta que el armado de la bomba es una operación que requiere cierta precisión, dado que las tolerancias y los juegos son mínimos.

Con el auxilio del Manual del Taller, sección motor, usted puede encarar sin riesgos el armado y desarmado de la bomba.

¿MUCHAS REVOLUCIONES O MUCHA VELOCIDAD?

Con vivo interés he leído los artículos de su reciente publicación y con miras a aclarar algunas dudas me dirijo a usted para formularle algunas preguntas.

En uno de los párrafos leo: El modelo Bergantín IKA desarrolla 140 kph. de velocidad máxima. Según mis cálculos, su motor superaría entonces las 4.500 rpm.

¿Son mis consideraciones exactas?

¿Cuáles son las dificultades teóricas y/o prácticas que enfrentan los fabricantes que desean aplicar a vehículos de motores potentes pero lerdos las llamadas sobremarchas?

El menor desgaste, el combustible, etc., todas estas economías sumadas no justificarían el mayor costo de una transmisión más compleja que posibilitaría a un automóvil una velocidad que, sin ignorar los márgenes de seguridad establecidos, podría ser la máxima sin que su motor se excediera de la de régimen?

OSCAR MARASCHI

De acuerdo a nuestros cálculos, el Bergantín llegaría aproximadamente a las 4.370 rpm. a la velocidad de 140 kph. Esta no es una cifra que signifique necesariamente la rotura del motor IKA de cuatro cilindros.

Si el motor es potente, esto es, genera muchos HP., no hay ningún inconveniente, salvo las dificultades de orden económico, en la aplicación de una sobremarcha, que sería realmente efectiva en el caso de que el automóvil tuviera potencia desperdiciada, caso hoy hipotético. Por otra parte, si el motor utiliza todos sus HP., la colocación de una demultiplicación menor no es un medio de lograr mayores velocidades topes que las originales. Para impulsar a 130 kph. a un automóvil cuya velocidad tope es de 120 con una demultiplicación final de 3,8 a 1 (ejemplo) y que llega a 4.000 rpm., sería necesario un suministro mayor de potencia, porque con la original no alcanzaría más que las primeras 4.000 rpm. En el caso de colocar una demultiplicación menor, digamos 3 a 1, el automóvil llegaría a los 120 kph. pero a un régimen menor de vueltas, del cual no podría subir por falta de potencia.

Las ventajas que pueden ofrecer las transmisiones como las que usted propone están consideradas por las grandes fábricas, pero no basándose totalmente en un principio de economía sino más bien en un criterio de comodidad y suavidad en la marcha del vehículo.

Tenga en cuenta que en general, los automóviles que disponen de esas transmisiones, como la de tipo hidráulico, son los modelos más caros de las líneas de producción de cada fábrica.

PROVISION DE REPUESTOS

¿Tendré problemas para conseguir repuestos para mi automóvil de producción nacional? ¿Pueden publicar un dibujo de la forma de alternar las cubiertas haciendo rotar también el auxilio? ¿Sabían ustedes que cada vez que se cruzan en la calle dos conductores de coches de la misma marca, se saludan con una guiñada de luces?

V. F. BERNAL

Es interés de los fabricantes asegurar un adecuado stock de repuestos para sus coches. Creemos que ese interés de ellos, cuidará adecuadamente el de usted. El dibujo sobre rotación de neumáticos, juntamente con una nota sobre el tema, sale en este número. Simpática la práctica que nos señala. En Europa muchos propietarios satisfechos con sus coches hacen clubes de marca, especialmente en Inglaterra ("Bentley Drivers" Club, Lagonda Club, etc.) y también se reconocen y saludan en las carreteras por medio de señales especiales.

TRANSMISION Y EMBRAGUE

¿Se tratará en PARABRISAS *el embrague y la transmisión automática? Asimismo desearía sa-*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS

ber cuáles son las marcas de fabricación nacional que piensan incorporar a sus modelos tales implementos y para cuándo?

J. S. Capital

En este número comenzamos el tratamiento de todos los elementos componentes de la transmisión. El Citroën 2CV tiene un embrague centrífugo que permite hacer los cambios sin usar el pedal; no tenemos noticias de que, al menos por ahora, las fábricas nacionales tengan planes relativos a transmisiones automáticas o mecanismos de desembrague automático.

BOTADORES OTRA VEZ

El mismo problema de L. G. S. con botadores hidráulicos he tenido yo con un Chevrolet 51 Powerglide. Saqué los botadores, que se encontraban en perfecto estado de funcionamiento, no encontrándose tapados ni obturados por suciedades de ninguna clase. Después de tomar la medida exacta del juego que normalmente tienen estos botadores, en este caso 4 mm., les hice unas arandelas de esta medida para impedir que al quedarse vacíos, por la pérdida de ajuste que se debe a desgaste del block y no a los botadores, las válvulas se salieran de punto. Prácticamente han quedado convertidos en botadores mecánicos y el motor ha ganado en eficiencia. Arranca perfectamente tanto en frío como en caliente, sin golpes que en algún caso podrían romper el cigüeñal. Otro punto a señalar es que esa pérdida de aceite por desgaste del block hace bajar la presión del mismo, pero ello no es problema mientras el índice de esa baja no sea más importante...

C. M. A. Capital

La solución del lector C. M. A. es ingeniosa y a esos efectos existen en Estados Unidos "kits" para convertir botadores hidráulicos en mecánicos, pero no para compensar desgastes sino para lograr altas velocidades. Debe notarse, sin embargo, que con el desgaste de los botadores se irá perdiendo el "punto" del motor porque los botadores así convertidos no tienen la capacidad de "autoajuste" que caracteriza a los hidráulicos en funcionamiento normal.

NAFTA ESPECIAL ¿O QUE?

Ayer, como lo hago periódicamente, cargué en mi auto Taunus 17M nafta del tipo especial y de la marca que acostumbro adquirir. La única diferencia con la de días anteriores fue el cambio de surtidor, ya que no era el habitual.

Mi infidelidad hacia el proveedor normal fue castigada: el motor protestó pistoneando furiosamente.

Es evidente que la nafta del nuevo surtidor no era de la misma calidad o había sido mezclada con algún producto que no solamente había modificado el "octanage", sino que la había transformado en una nafta peor de la así llamada nafta común.

Yo había llegado a elegir mi marca de nafta especial por vía de exclusión: entre las varias marcas existentes en el comercio una sola permitió sacar el máximo provecho de mi motor. Pero ahora no sé más que hacer. ¿Por qué los surtidores no indican el número de octanos de la nafta que expenden? Entiendo que sólo de esta manera podríamos comprobar eventuales adulteraciones. ¿Hay otros modos de saber qué se nos vende?

Un Preocupado

Hay muchos motivos que han aconsejado a los compañías petroleras de no indicar el número de octanos de las naftas especiales. Algunos de estos motivos son justos y lícitos, pero otros lo son mucho menos. Parabrisas no quiere discutir cuáles de estos motivos son los más fuertes pero sí desea que el automovilista sea protegido y piensa que cuando se indique que un tipo de nafta es de 80 octanos, será posible sin preaviso y sin dificultad efectuar controles. Estos controles no serán solo en defensa del automovilis-

BUJIAS: 90.000 Km.

CARROCERIA: 0 Km.!

está protegida por

UNDERSEAL

(DIGA ANDERSIL) M. R.

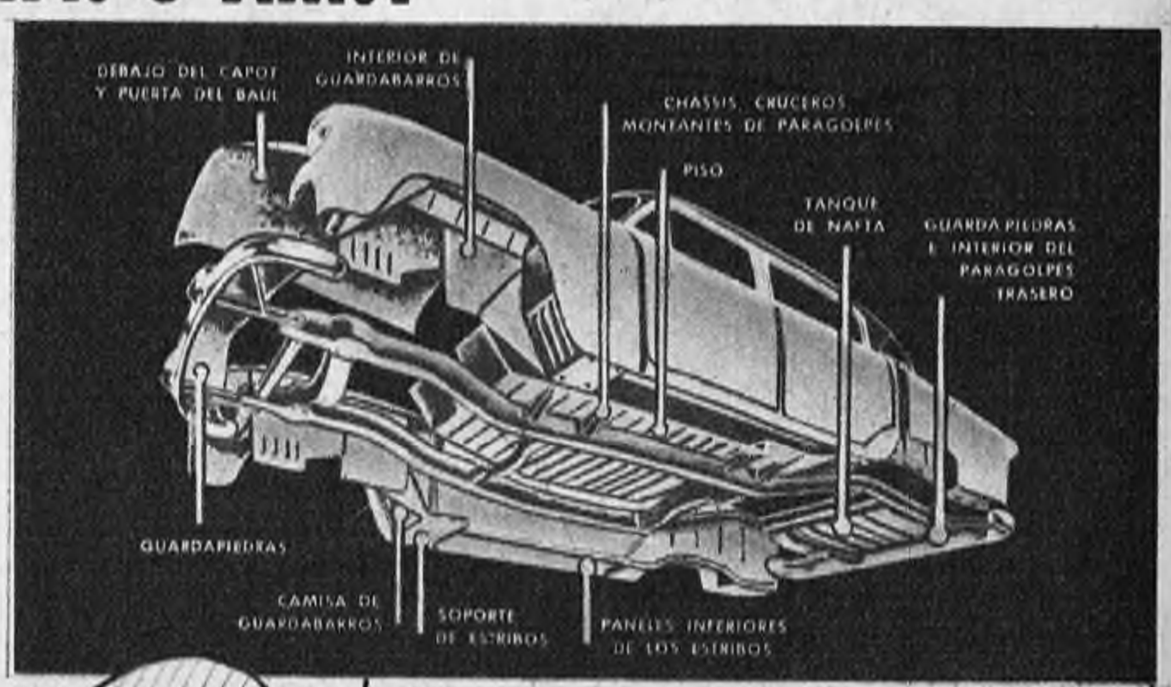
EL VERDADERO revestimiento a base de caucho para subestructuras que mantiene siempre nueva la carrocería!

EVITA LA CORROSION - IMPIDE FILTRACIONES DE AGUA Y TIERRA
ELIMINA RUIDOS - MANTIENE FIRME LOS PERNOS

UNDERSEAL proporciona una capa de caucho resistente, protegiendo la parte interior de la carrocería contra oxidación, sales corrosivas, grava, piedras volantes y humedad!

MANTENGA A 0 Km. SU CARROCERIA!

APLIQUELE UNDERSEAL! Su automóvil durará más y aumentará el valor de su reventa!



PIDA! EXIJA! EL LEGITIMO

UNDERSEAL M. R.

Patentado en todo el mundo!
En Argentina bajo el Nº 69788

Un producto 3M fabricado por FADMA S.A.C.I.

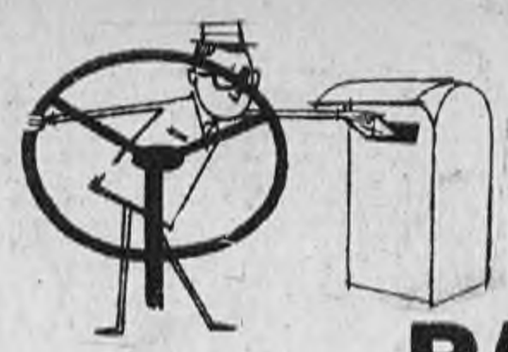
Departamento de ventas: Talcahuano 736 - T. E. 41-3567

Para superar ese malestar

Ud. tiene frío y ha empezado a estornudar. Un resfrío está en puerta. Para detener su avance, GENIOL. GENIOL detiene el resfrío, combate los estados febriles y descongestiona el organismo.

GENIOL

DETIENE EL RESFRIO



CORREO PARABRISAS

ta sino también en defensa de la compañía petrolera cuyo prestigio, como en el caso del lector al que contestamos, se ve seriamente afectado.

ESTACIONAMIENTO A EMPUJONES

Soy propietario de un microscópico auto Isard y desde su adquisición vivo temblando cada vez que lo dejo estacionado. Las diligencias que tengo que realizar han adquirido un ritmo vertiginoso, porque todos los minutos que yo ahorro pueden significar la salvación de mi auto.

¿Cuándo se terminará en nuestro país con la bárbara costumbre de empujar coches para entrar o salir de un estacionamiento? El Código de Tránsito prohibe semejante maniobra pero yo no he visto un sólo agente de tránsito poner una boleta por este motivo. ¿Qué se puede hacer para que la prepotencia de los poderosos ceda frente a los derechos de los débiles?

ANTONIO ZALAZAR

Hay que protestar. Hay que conseguir que los agentes de tránsito intervengan cada vez que se cometa este tipo de abuso. Hay que difundir el respeto de los reglamentos y hacer participar a toda la población.

Los peatones mismos deben y pueden protestar porque muchas veces han visto puestas en peligro sus propias piernas por esta clase de maniobras.

Proteste, consiga testigos, promueva un juicio: Los jueces llamados a juzgar su protesta deberán darle la razón. Es una manera de hacer valer sus derechos y hacer conocer una importante norma de convivencia social. Argentina, nos consta, es el único país del mundo en el cual estas maniobras se realizan todavía y *son toleradas por las autoridades*. Cuando el que empuja sepa que tal actitud puede traerle un dolor de cabeza, desistirá de tan fea costumbre.

¿SILENCIADOR O NO?

¿Es cierto que mejora el rendimiento de los motores cuando se quita el silenciador que traen de fábrica? Observo que los coches de carrera nunca usan este dispositivo.

C. N. L. (Haedo)

El silenciador funciona precisamente frenando la salida de gases servidos del motor. Por lo tanto puede ofrecer un freno al funcionamiento del mismo. No obstante, los beneficios que se podrían obtener quitándole el silenciador a un coche se logran solamente cuando el motor está preparado en forma de aprovechar esa libertad de evacuación. En un motor de preparación normal, es muy poco probable que usted note ninguna mejoría en absoluto. En cuanto se refiere a los motores de dos tiempos como tiene el Auto Unión, Graciela, etc., empeorará su rendimiento en vez de mejorar, debido a que en este tipo de motor esa contrapresión está calculada para intervenir en el mejor funcionamiento del motor.

Además, incurre en infracción quien circula sin silenciador de escape.

AUTOMOVIL CLUB DE SAN NICOLAS

GRAN RIFA PRO EDIFICIO de la Sede Social

1º Premio..... Un automóvil Kaiser Carabela
2º Premio ....Un automóvil Kaiser Bergantín
3º Premio .....Una Rural Kaiser Estanciera
4º Premio .....Camión Pick-Up Willis
5º Premio.....Un automóvil Renault Dauphine

PIDA HOY SU NUMERO

Valor de la rifa: **$ 200.-**

(Autorizada por el Superior Gobierno de la Provincia de Buenos Aires - Dec. Nº 8097 - 9/8/60).

Pedidos a Urquiza 32 — SAN NICOLAS — Pvcia. de Bs. As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

retorno a la vida

Una obra de solidaridad social

HACE tiempo ya que se ha dejado de considerar a los ciegos como a inválidos perpetuos, sometidos a la caridad de sus semejantes para sobrevivir. Nuevos conceptos sociales, más amplios, más justos y generosos, colocan a los no videntes en otro terreno totalmente distinto.

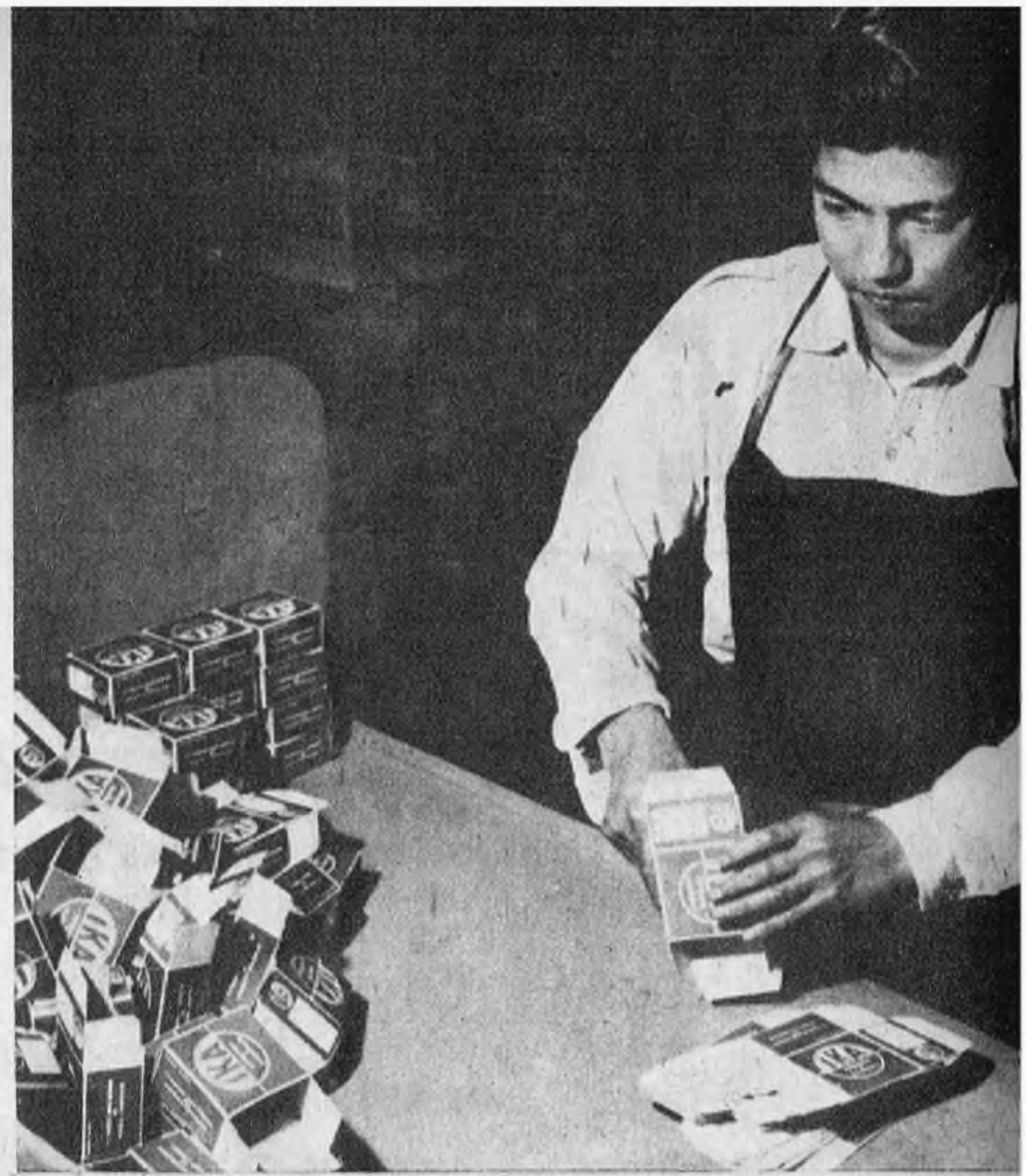
Ellos son capaces de realizar infinidad de tareas útiles y así lo han probado largamente. Más aún: ellos desean poder realizar esas tareas y dignificar su vida por el trabajo.

Si se ha hecho poco en este sentido, ha sido simplemente por falta de información, y también, en cierto modo, por falta de imaginación. Esta situación está cambiando ahora.

En este sentido, debe destacarse la acción que cumple la Asociación Argentina por los Derechos del Ciego. Esta institución no se dedica al sostenimiento caritativo de los ciegos, sino que trata de pertrechar a los mismos de conocimientos y técnicas adecuadas a su estado. De este modo, los capacita para la realización de tareas útiles que les permitan incorporarse a la vida laboriosa, y ganar con todo derecho el mismo salario que cualquier persona que se halle en posesión de todos sus medios físicos. La Asociación tiene su sede en la calle Salta 470 de la Capital Federal y realiza cursos de capacitación en Paraguay 1432. Allí, centenares de dadores voluntarios de tiempo prestan desinteresado concurso y ayudan a adiestrar a los ciegos en oficios afines a su condición.

Ese es el principio de la tarea. Viene después la colocación de las personas entrenadas en lugares de trabajo de la industria privada. Son numerosas y muy positivas las experiencias realizadas. Refiriéndonos a lo que nos toca de más cerca, mencionemos entre numerosas empresas que han tomado colaboradores no videntes, a la Fiat, que tiene dos y va a tomar otros más, y a Industrias Kaiser Argentina, que emplea a siete, y prepara tareas para otros cinco.

Dice una comunicación oficial de Kaiser que este grupo de no videntes "se ha adaptado fácilmente y sin ningún inconveniente a las características, tanto de trabajo como de ambiente, encontrando favorable acogida en el resto del personal". Asimismo, dice que "el resultado práctico del ensayo puede considerarse óptimo.



La producción-hombre diaria indica que la eficiencia del grupo supera lo esperado".

Señalemos, al margen, que este equipo de no videntes goza de las mismas condiciones de trabajo que el personal común de la misma categoría.

PARABRISAS recoge el llamado de los propulsores de esta obra de generosidad social e invita a las empresas del automotor a colaborar con la misma. Treinta ciegos esperan en estos momentos la oportunidad de un retorno total a una vida útil y eficiente. Esperamos que quienes se sientan tocados nos escriban para dar un nuevo impulso a la recuperación de tantas vidas llenas de posibilidades a poco que sean ayudadas. ✦

Colabore con la

ASOCIACION ARGENTINA POR LOS DERECHOS DEL CIEGO

Ayude —con su aporte y brindando trabajo— a la recuperación de seres útiles y capaces de ganar su vida y sustento con dignidad y orgullo.

SALTA 470 — Capital Federal — Paraguay 1432

COMPRE LA NUEVA ZANELLA

CALIDAD, ELEGANCIA Y RENDIMIENTO EN LA MAS MODERNA MOTO ARGENTINA

125 C.C.

TURISMO Y SUPER SPORT

MODELO 1961

EQUIPADA CON:

PIRELLI ATMA KLG REGINA

Y AHORA TAMBIEN EN 100 c.c.

2 MODELOS
TURISMO Y SUPER SPORT
$ 37.000

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS.

CARACTERISTICAS TECNICAS:

MOTOR MONOCILINDRICO DE DOS TIEMPOS - DIAMETRO 54 MM. RECORRIDO 54 MM. CILINDRADA 123 - COMPRESION 6:1 - 5.200 RPM. - POTENCIA MAXIMA 6,5 HP. - CARBURADOR M.B.20.A.- CONSUMO 2 LT. PARA 100 KM. - CAMBIO DE TRES VELOCIDADES CON PRESELECTOR Y COMANDO A PEDAL - ENCENDIDO VOLANTE MAGNETICO - ILUMINACION Y BOCINA POR BATERIA - BUJIA K.L.G. F.80 - VELOCIMETRO Y CUENTA KILOMETROS INCORPORADO - HORQUILLA ANTERIOR TELESCOPICA HIDRAULICA - SUSPENSION POSTERIOR CON AMORTIGUADORES HIDRAULICOS - EMBRAGUE A DISCOS MULTIPLES METALICOS EN BAÑO DE ACEITE - FRENOS A EXPANSION SOBRE LAS DOS RUEDAS, DELANTERO ACCIONADO A MANO Y POSTERIOR A PEDAL - NEUMATICOS 19 x 2 1/2 ANTERIOR Y POSTERIOR - CAPACIDAD DEL TANQUE 15 LITROS - AUTONOMIA 750 KM. - VELOCIDAD 92 KM. PESO 90 KG.

$ 41.800
EN FABRICA

ZANELLA HNOS. Y CIA. S. A.
CAFFERATA 50, CASEROS, F.C.N.G.S.M.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS

PARA EL AUTOMOVILISTA DE HOY Y DE MAÑANA

AÑO II FEBRERO 1961 Nº 4

Publicación mensual de la Editorial Abril S. A., av. Alem 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32 - 6605 - 32 - 6388. Director: César Civita. Redacciones: En Brasil, Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halévy 8, París, IX. Tel. Opera 3577. En Italia: Galleria Pasarella 2, Milán. Tel. 702 - 328. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se mencionan a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material redaccional y gráfico publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven las colaboraciones.

Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos. S. R. L., Solís 585. Interior y exterior: RYELA S. A. C., Piedras 113, Capital.

Colaboran en este número: Ronald Hansen - Juan Rogliatti - Emilio R. del Valle - Jorge Parodi - Roberto Hosne - Dante Crisorio - Isidoro Gelstein - Luis Adolfo Roura - FOTOGRAFIAS de William Fredes, Emilio Melluso, Miguel Gianotti y Carlos Parera. DIBUJOS: Jorge Parodi y Carlos Cruz.

NUESTRA TAPA: Un Ansco Color de Senderowicz con el D K W Auto - Unión.

SUMARIO

EDITORIAL
- El turismo en la Argentina 12/13

LAS GRANDES PRESENTACIONES DE "PARABRISAS"
- Automotores en la Exposición del Sesquicentenario 14/19
- La industria automovilística latinoamericana 41/44
- Aquí está el Borgward 56/64

NOTAS TECNICAS
- El cuidado de los neumáticos 52/54
- Ladrones de autos y artefactos contra robos 20/24
- Usted y el motor, ¿se conocen? 75/80
- Los precios del Salón del Automóvil 106
- Características de los autos argentinos 104/105

TURISMO
- Más allá de Mar del Plata: Descripción turística de las playas atlánticas 26/33

MOTOCICLISMO
- Los elementos necesarios para un viaje de placer sobre dos ruedas 98/103

DEPORTE AUTOMOVILISTICO
- Cambio de fórmula para las carreras de automóviles en la Argentina 92/93
- La vuelta de Carlos Paz 94/95

KARTING
- Anatomía de un "kart" argentino 86/88

NOTICIERO A. C. A.
- Páginas informativas del Automóvil Club Argentino 89/91

ESTO SUCEDIO
- A toda marcha 66/67

NOTAS UTILES
- Cómo no bajar del automóvil 46/49
- Noticiero Mundial 68/70
- Consejo asesor argentino: Una iniciativa de dramáticas posibilidades 50/51
- Retorno a la vida: Una obra de solidaridad social y humana .. 9
- Novedades desde el parabrisas 84/85
- La ley al volante: Consejos legales para el automovilista 96/97
- Donde mueren los elásticos 82/83

CORREO DE "PARABRISAS"
- Los lectores preguntan 4/8

MAS ALLA DE MAR DEL PLATA

HOJA DE RUTA DESPLEGABLE

a cuatro colores

Comprendiendo: Mar del Plata - Tandil - Claromecó - Necochea - Mar del Sur - Miramar

como tercera entrega de la serie de mapas turísticos preparados por nuestro equipo técnico y que PARABRISAS obsequia a sus lectores para difundir entre los automovilistas el conocimiento de las posibilidades turísticas de nuestro país y el modo más eficiente de acercarse a los maravillosos paisajes argentinos

en nuestro próximo número

NUEVAS HOJAS DE RUTA Y

AMPLIA NOTA TURISTICA DE LA GRAN SERIE

Parabrisas Hacia los Paisajes Argentinos

Nuestra desalentadora realidad frente a las espectaculares realizaciones de otros países

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO EN LA ARGENTINA

UNA estadística muy reciente indica que los turistas noteamericanos han aumentado sus gastos en América Latina en un 5 % durante el año 1960, mientras que los turistas latinoamericanos han aumentado sus gastos en la América del Norte en un 15 % en el mismo período.

Los turistas latinoamericanos conocen Europa mucho mejor de cuanto los europeos conocen América latina. Todo esto significa que América latina no constituye todavía un centro turístico suficientemente codiciado ni suficientemente organizado.

En cuanto a turismo, nuestro país prácticamente no existe. Muy poco se hace para hacer conocer nuestras maravillosas bellezas, y nada se hace para crear un mínimo de comodidad para los turistas.

Si queremos ver el espectáculo insuperable y quizás inalcanzable en otros lados, de nuestros lagos del Sur, no tenemos carreteras para alcanzarlos. Tenemos algunos que otros aviones, y no sabríamos dónde ir a dormir, ni en Calafate, ni en Lago Viedma, ni en Lago San Martín. Si quisiéramos viajar por nuestros canales fueguinos no encontraríamos alojamiento decente en Ushuaia, ni lanchas para recorrerlos, ni restaurantes donde comer.

En las Cataratas del Iguazú hasta hace poco había un modestísimo hotel en la zona argentina, frente al maravilloso hotel brasileño ubicado en posición estratégica. Se ha construido un nuevo hotel muy mal ubicado, y no sabemos si las protestas de los turistas extranjeros, presenciadas por nuestros redactores, siguen repitiéndose, y si los problemas hacen huir a esos turistas al hotel brasileño.

Pero sin ir muy lejos, es suficiente que nosotros pensemos en el camino a Mar del Plata o cualquier otro y reflexionemos sobre lo que nos toca padecer al entrar en uno de los puestos de descanso en dichas rutas. La suciedad y el mal olor, no se limitan al comedor, sino que se extienden hasta los "toilettes"; los mozos son descuidados en su aspecto y en su aseo; el trato que se brinda a los viajeros es, por lo menos, poco urbano; parecería que el turista viene a molestar la paz del restaurante, y se le trata como a un intruso fastidioso al que cualquier comida, presentada en cualquier forma y cobrada a cualquier precio, debe satisfacerle.

En su reciente viaje a Sierra de la Ventana, nuestro equipo técnico fotografió baños de paraderos en la ruta. La muestra resultó sencillamente desoladora. En un restaurante de importancia —más de cien mesas— las fotos de los baños decían de una realidad tan sórdida que desistimos de publicarlas.

A la derecha de estas páginas, el lector podrá tener un botón para muestra: nada más que la puerta del baño de ese restaurante que citamos. Y véase, abajo, uno de los fabulosos hoteles que van apareciendo en cadena en las rutas europeas, como un elemento precioso de atracción para el turista. Una comparación desalentadora.

Así no vamos a ningún lado. PARABRISAS se esforzará en hacer conocer a los mismos argentinos las bellezas nacionales, orientándolos y guiándolos para que sus excursiones y viajes sean lo más placenteros y cómodos posible. Pero PARABRISAS señalará a la Dirección de Turismo los errores, las faltas de comodidad y los abusos que se cometen en las zonas de su jurisdicción; señalará los hoteles, los restaurantes, estaciones de servicio y talleres de reparaciones, etc., más recomendables a lo largo del itinerario turístico, y criticará todos los abusos que se cometen contra los turistas, argentinos o extranjeros.

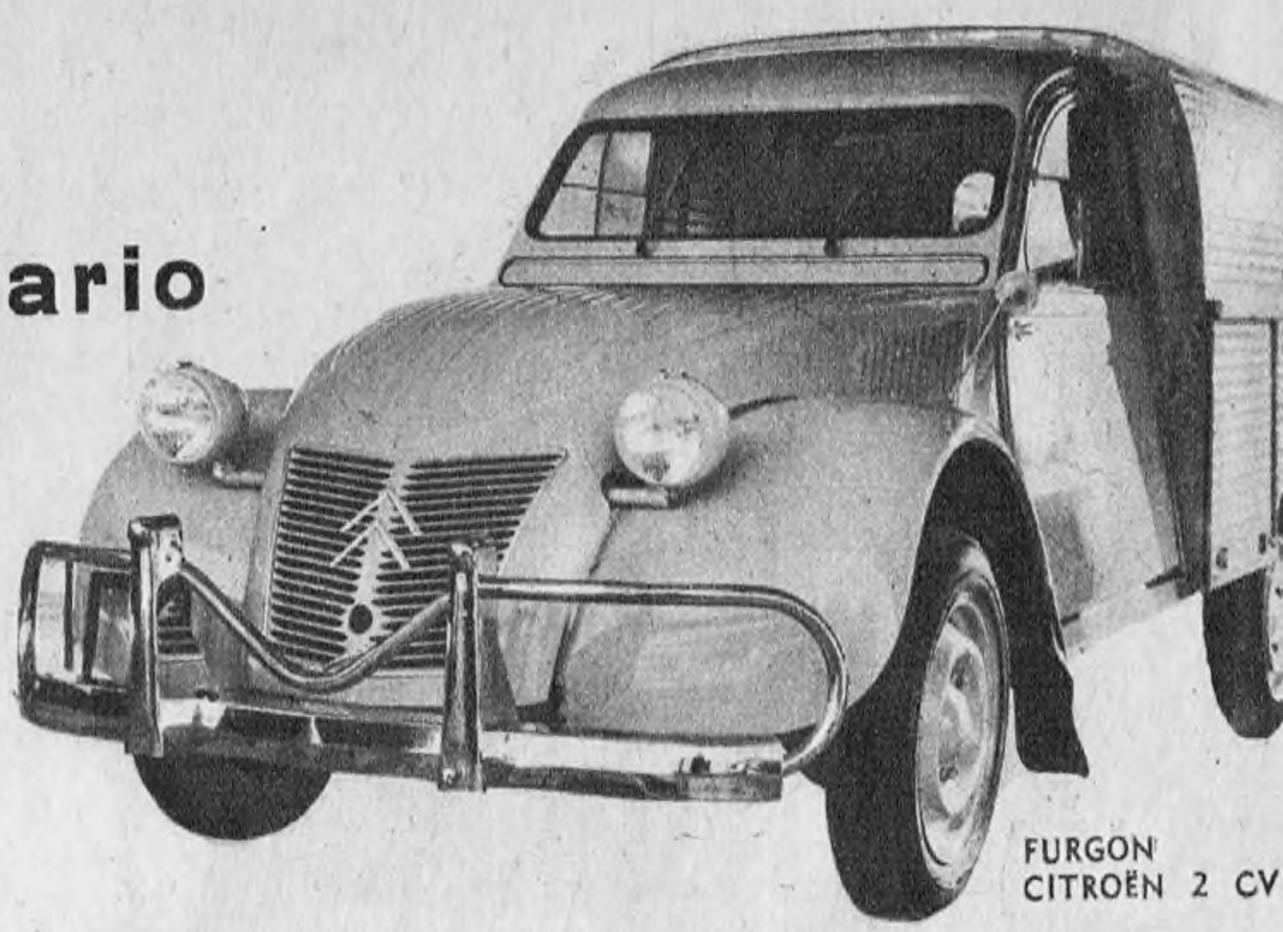
Pero PARABRISAS necesita la colaboración de sus lectores, que debe traducirse en mayores exigencias. Basta de baños sucios, basta de lugares mal cuidados, basta de mozos mal educados, basta de prepotencias. Los automovilistas argentinos pretendemos y merecemos algo mejor, y patrocinaremos exclusivamente los lugares que se esfuercen genuinamente en elevar el nivel de la asistencia, actualmente tan deficiente. De esa manera, y sólo de esa manera, podremos lograr un mayor interés por parte de autoridades y particulares, y podremos tener razones para dar a publicidad en todo el mundo a nuestros inigualables paisajes sin temor de que los visitantes se transformen en elementos de contra-propaganda.

DIRECTOR.

Los Automotores En la Exposición Del Sesquicentenario

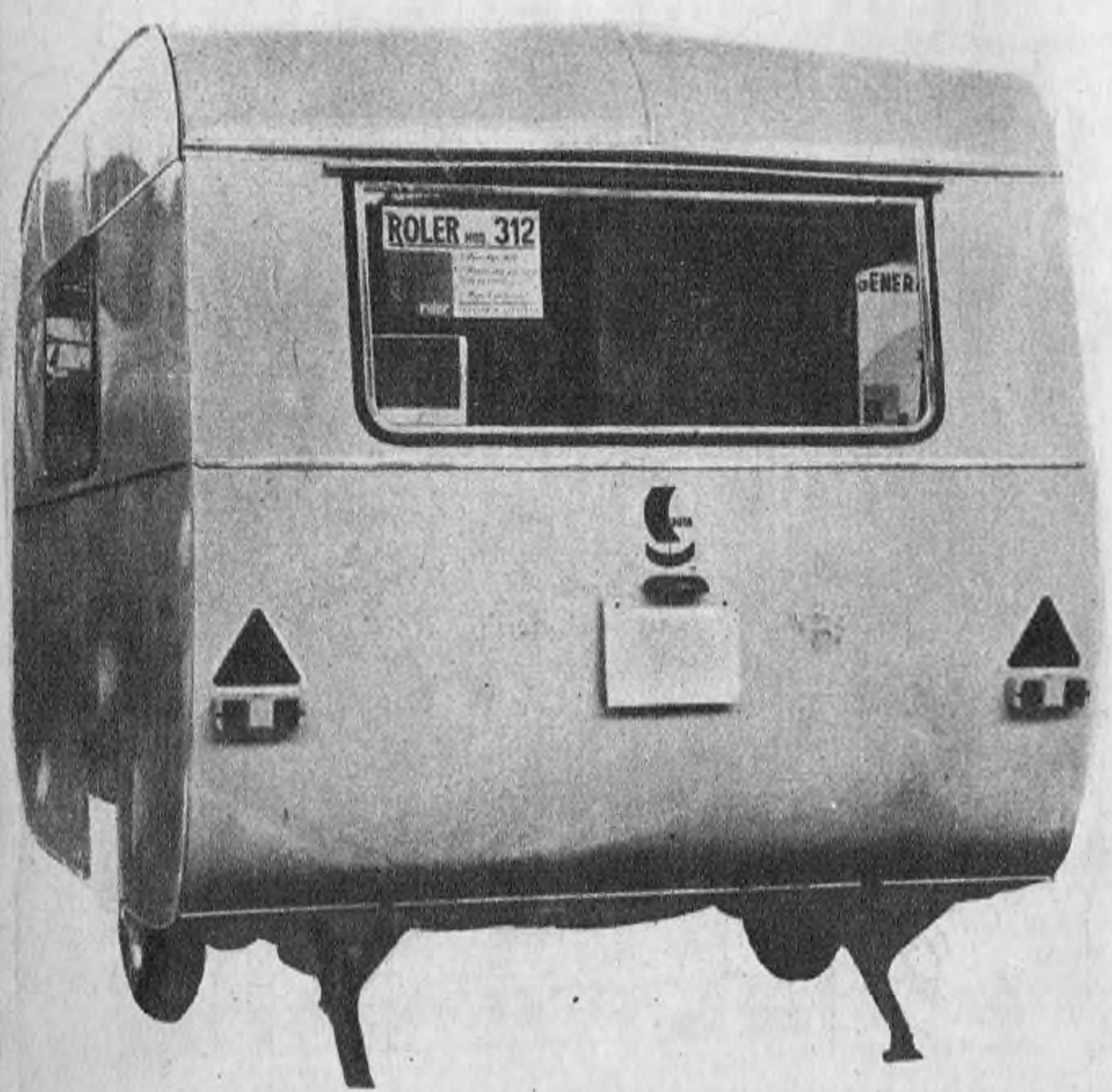
VEHICULOS INDUSTRIALES Y TRAILERS

POR LEOPOLDO LOPEZ SALMONTE

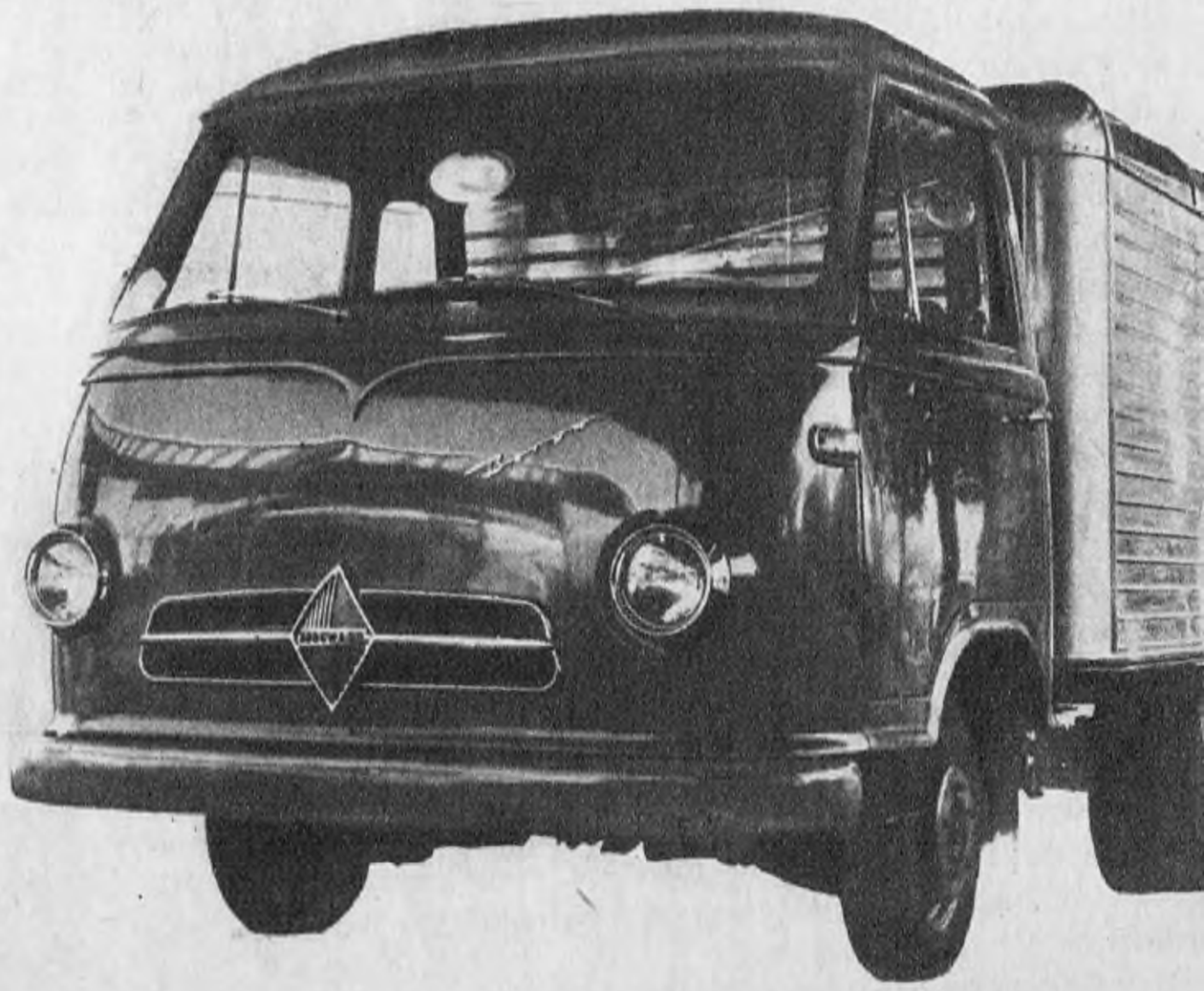


FURGON CITROËN 2 CV

FORD F-600



CASA RODANTE ROLLER mod. 312



FURGON BORGWARD B-611

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A un costado de la ciudad, bordeada por un lado por el jadeante fragor del ferrocarril que arrastra al nivel de los ojos centenares de puntos brillantes, cortado en el medio por la rapidez de flecha de los coches que escapan dejando la estela de sus luces rojas o se precipitan tras los guiños de sus faros delanteros, mientras en lo alto algún avión pide pista con sus destellos, se levantan las construcciones de la Exposición del Sesquicentenario. Luces multicolores, carteles que abren y cierran sus fauces de fuego, torres coronadas de letras, tango y música sincopada y también ladrillos en espera de convertirse en paneles, carteles anunciadores reposando en el suelo, a la espera de mostrarse erguidos. Vista desde Retiro, de noche, la exposición es un conjunto de luces que debe parecerse a un país de las maravillas.

Los pabellones de automóviles se encuentran dispersos en un vasto sector, cuyo centro esta constituido por los modelos del Museo del Automóvil, pertenecientes al Automóvil Club Argentino. Allí se encuentran, relucientes en su renovado barniz y en sus lustrados bronces, los Schacht de 1903, los Holsman de 1903, el francés de Dion Bouton también de 1903 y el venerable Benz de 1887 que hacían horrorizar a nuestras abuelas trayendo una sensación infernal de alocada velocidad mientras los muchachos de antes, trepados en ellos, lograban la terrible y embriagante velocidad de los 20 ó 30 kilómetros por hora y avanzaban trepidantes, llenando todo de polvo, y el heroico conductor, que había copiado el atuendo de un foguista, bajaba del alto pescante con un suspiro de alivio y satisfacción.

EL TREPADOR DE IKA

La entrada nos conduce directamente al stand de Industrias Kaiser Argentina. Este pabellón se compone en esencia de un recinto circular, cubierto por una cúpula sostenida por una estructura de aluminio en la cual descansan miles de tetraedros de chapa de aluminio.

Rutilante de día a la luz del sol y reflejando por la noche las diversas coloraciones de la luz artificial, la cúpula geodésica —como la denominó el arquitecto Buckminster Fuller, su diseñador— semeja un juego de geometría. En su recinto de 1.200 metros cuadrados se contienen las unidades producidas por IKA en Córdoba, tales como el Kaiser Bergantín, ($ 349.500); la Estanciera ($ 345.700); la Pick-up jeep ($ 235.000); el Renault Dauphine ($ 274.500); la camioneta Baqueano y el Kaiser Carabela ($ 450.800).

El stand contiene también una serie de paneles con fotografías incluyendo distintos aspectos de la fabricación y utilización de las camionetas y coches de paseo de esta empresa, así como se han agregado muestras y referencias de otras organizaciones pertenecientes al consorcio Kaiser.

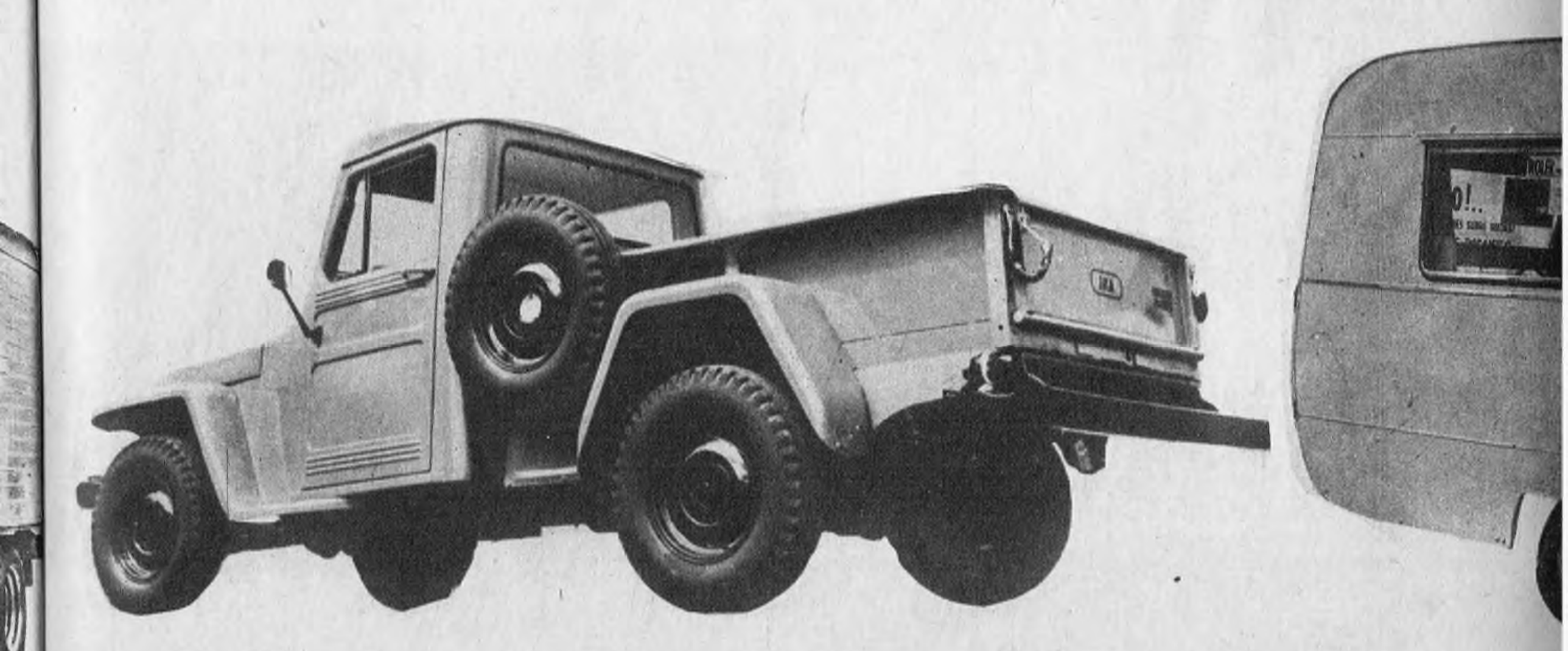
Sobre una mesa, un motor, a marcha lenta, presenta, en corte, los distintos sistemas de distribución, refrigeración, admisión, escape y otros detalles. Este dispositivo permite tener idea del funcionamiento del motor de explosión, pues las piezas que componen sus sistemas se han caracterizado con colores distintivos. Un cómodo cine concentra el interés de los visitantes. Se pasan películas documentales que describen detalladamente todo el proceso de fabricación de los vehículos que IKA produce en Santa Isabel, Córdoba.

Pero lo que llama la atención son dos aspectos del stand IKA: uno, el nuevo motor con el block en fundición de aluminio, y otro, el "carrier" para transporte militar, que hemos denominado trepador y del cual se presenta un prototipo. Es un vehículo adaptable al uso civil, ya sea para transporte de 6 personas o para carga de hasta ¾ de tonelada de capacidad. Los asientos son plegables; quedando convertido en un vehículo playo, puede alcanzar una velocidad de 90 km/hora y transitar en cualquier camino. Trepa pendientes de 60º. No está expresado si la exhibición tiene por propósito anunciar la posible fabricación de este tipo de "carrier" en la Argentina.

LOS TRES MODELOS ISARD

Isard Argentina presenta los tres coches T 300, T 400 y T 700, aunque de este último no hay ninguno en exhibición. Sobre el modelo del T 700 la empresa ha diseñado una camioneta rural que se lanzará al mercado a mediados de 1961. Los vehículos de Isard son armados en el país, con elementos de la fábrica alemana Gogomobil. El T 700 está en proceso de armado en talleres de la localidad de San Andrés. Los modelos T 300 ($ 179.500) y T 400 ($ 217.000) tienen motor posterior, y el T 700 ($ 269.000) tiene motor en la parte delantera.

(Continúa en la pág. 17)



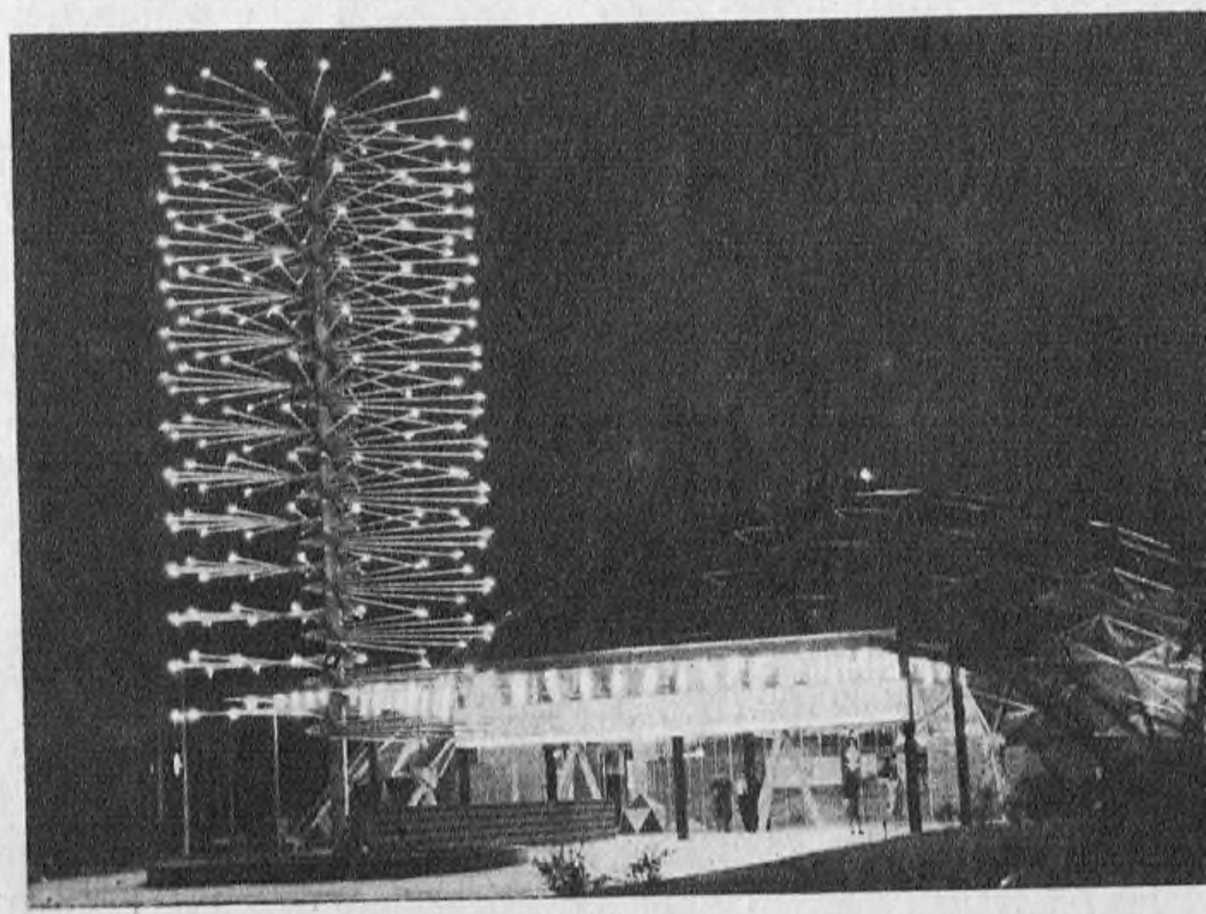
PICK-UP BAQUEANO IKA

Complementando el famoso "jeep", Willys Motors, en EE. UU., ha logrado un contrato para suministrar al ejército norteamericano una fuerte cantidad de estos vehículos llamados "Mula mecánica". Tiene un motor de cuatro cilindros en V con enfriamiento a aire.

UN PARABRISAS EN EL ASIENTO

El pabellón IKA levanta su torre de iluminación, cuyas 240 lámparas multicolores llaman a los paseantes con guiños de esperanza. Como avanzada, proa a quienes se adelantan hacia la exposición, el nuevo modelo Renault —que comenzará a fabricarse en 1961 en la Argentina— presenta sus líneas armoniosas y su brillante color.

Y en el asiento, al lado del que debe ocupar el volante, una revista: la compañera de los automovilistas. ¿Decimos el nombre? No es necesario, pues usted lo sabe. Lo interesante es que al requerir detalles acerca de la presencia de PARABRISAS *en el asiento del Renault, nadie sabía cómo había llegado a ese lugar. Posiblemente alguno de los que condujeron el coche hasta la exposición hizo lo que muchos automovilistas: olvidó* PARABRISAS *en el asiento. Y allí quedó.*



Industrias Kaiser Argentina tiene montado en la exposición un moderno y estético pabellón en el cual se exhibe la completa gama de sus productos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(Viene de la pág. 15)

COCHES Y CAMION BORGWARD

Dinborg ha construido uno de los "stands" más espaciosos de la muestra, caracterizado por el ordenamiento de los vehículos presentados y la claridad con que pueden observarse. El pabellón de Dinborg tiene dos niveles: ascendiéndose al superior por una rampa de un diseño en el cual se destacan la sobriedad y el buen gusto. Próximos a la entrada se encuentran tres coches de fabricación alemana: el Borgward Isabella, la rural Conbi-Isabella y la cupé Borgward Isabella. Sobre una de las paredes se han colocado dos tableros, conteniendo uno piezas forjadas y de fundición de hierro en bruto, y el otro, las mismas piezas con la terminación que les corresponde. En una vitrina se ubica la "maquette" de la fábrica en Córdoba, de 10.268 m², comprendiendo los pabellones de fabricación, montaje y administración. En otro costado del "stand" el motor Diesel Borgward tipo D4M18, de 42 HP, conocido por su aplicación en el "Rastrojero", está montado en funcionamiento lento, presentando cortes en su estructura y en la bomba de inyección que permite seguir el ciclo de funcionamiento. De las unidades fabricadas en el país se muestran el coche Isabella ($ 485.000), que ya se arma en Córdoba con el aporte inicial del 15 % de material de industria argentina en el cual se incluyen tapicería, accesorios de la instalación eléctrica y la radio Philips.

Su Camión Dinborg B 611 ($ 450.000) es también producido en el país con el aporte del 35/40 % de industria nacional, porcentaje que irá ascendiendo paulatinamente. En la mismo situación se halla el furgón frontal B 611 ($ 527.000). Se pueden observar, asimismo, modelos de la Furgoneta y la Rural fabricada en Alemania, que en nuestro país entrega un pequeña fábrica de Avellaneda sobre chasis recibidos de los talleres de la provincia de Córdoba.

EL AUTO UNION-DKW

I.A.S.F.S.A. tiene un pequeño recinto en el cual se han colocado dos coches marca DKW, armados en Santa Fe con el aporte del 40 % de material de industria argentina, siendo el resto importado de Alemania. Con un motor de 50 caballos-vapor, según especificaciones de las normas S. A. E., de 2 tiempos, 3 cilindros, y 980 cc. se produce un único modelo, el denominado Sedan 1.000 ($ 358.000). Es un vehículo que consume 8 litros de nafta cada 100 kilómetros.

PARA DORMIR SOBRE RUEDAS

Uno de los "stands" que más atrae la atención pública es el de Motorcisa Argentina S. A., empresa que se dedica a la producción de tres modelos de casas rodantes sobre patentes de Sairuto, de Italia.

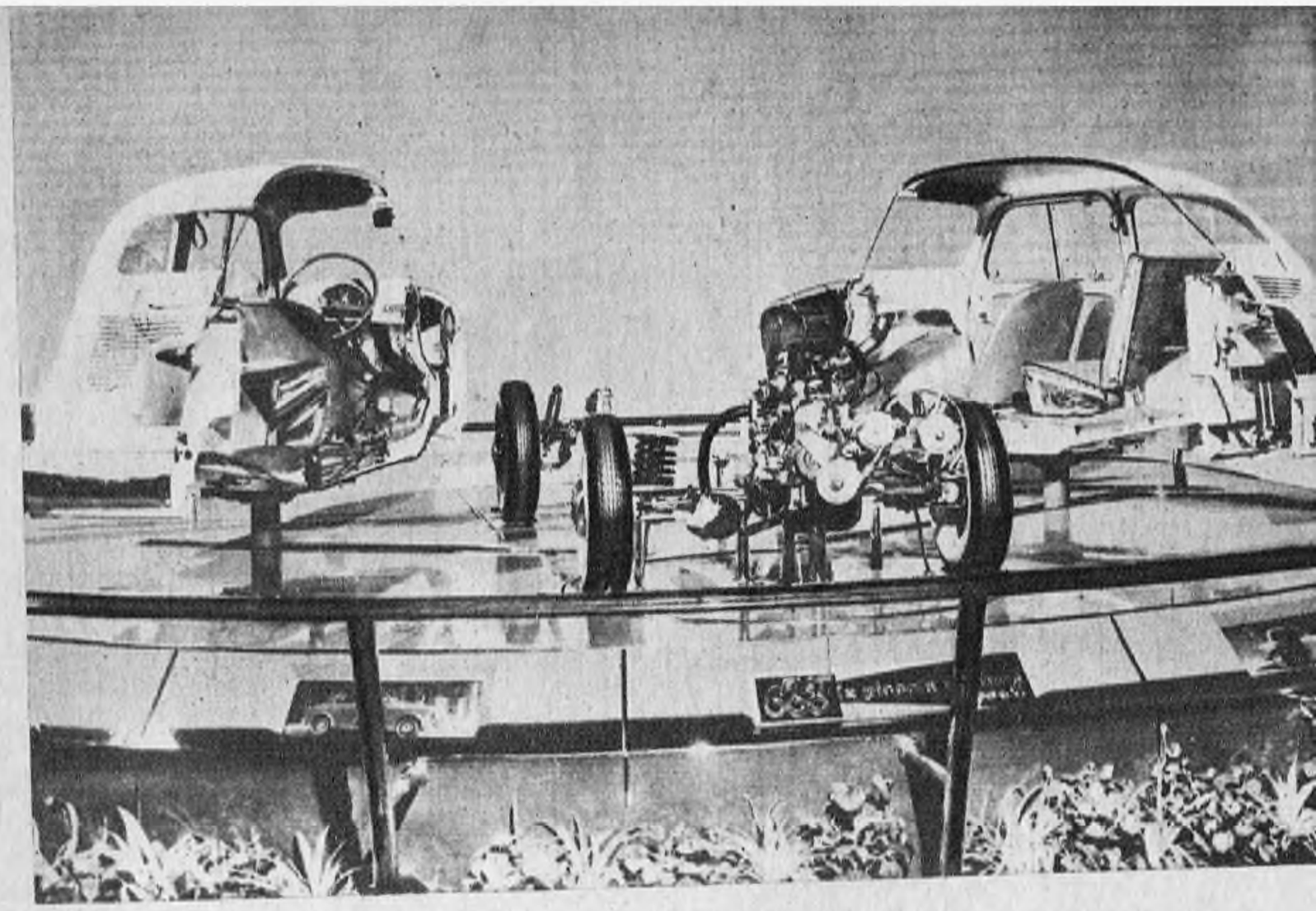
La planta industrial está en proceso de terminación en San Justo, y para poder incluirse en esta exhibición se ha procedido a armar los prototipos recibidos de Italia que se encontraban desmontados, para estudiar el proceso de fabricación en la Argentina. El programa de producción comprende los tipos denominados Roller 312, Roller 400 y Roller 601. Pueden transportarse hasta por coches pequeños. El Roller 312 ($ 140/150.000) tiene capacidad para 4 personas, remolcable por autos no menores de 600 cc. El Roller 400 ($180/200.000), remolcable por autos de 1200 a 1400 cc, tiene capacidad para 4 personas, preesentando alguna comodidad más respecto al anterior. El Roller 601 ($ 290/300.000) puede dar ubicación a 6 ó 7 personas. La indicación del precio entre valores mínimo y máximo es debido a que aún no se ha iniciado la fabricación en serie. La empresa se propone también producir otro tipo, denominado industrial, Plurimo, con posibilidad de adaptación para distintos usos, tales como laboratorio, consultorio médico, enfermería, comedor para 16 personas, depósito, oficinas, salón de muestras, dormitorio para 11 personas, para utilizar en campamentos o lugares de trabajo fuera de la zona residencial. Todos los servicios de iluminación y alimentación de la cocina son realizados por equipos de gas transportables (garrafas).

UN MOTOR DE MUCHOS USOS

Televel, S. A. cubre una extensa zona vecina al "stand" de Fiat, exhibiendo el motor Televel-Sachs, que se aplica extensamente en la industria automotriz de motocicletas y con fines industriales. Paneles clara y distintamente dispuestos enumeran todas las fábricas que utilizan este motor en sus diversas motocicletas y motonetas, así como para el accionamiento de bombas y otros dispositivos. Sin indicación de lugar de fabricación se muestra el cochecito Bambi ($ 146.000) del tipo de micro-cupé, con carrocería totalmente realizada en una pieza de material plástico moldeado.

(Continúa en la pág. 19)

En el espacioso "stand" de DINBORG se ven estos ejemplos de carrocería sobre el chasis B-611, equipado con motor diesel de 1.758 cm³. y 42 HP. Estas unidades se venden a precios que oscilan arriba y abajo del medio millón de pesos, según la carrocería.



Para quienes gusten ver "lo de adentro" viene de perillas este Fiat 600 montado en una plataforma giratoria y que se abre en tres partes, exhibiendo la carrocería monoestructural y los elementos de los trenes de rodaje.

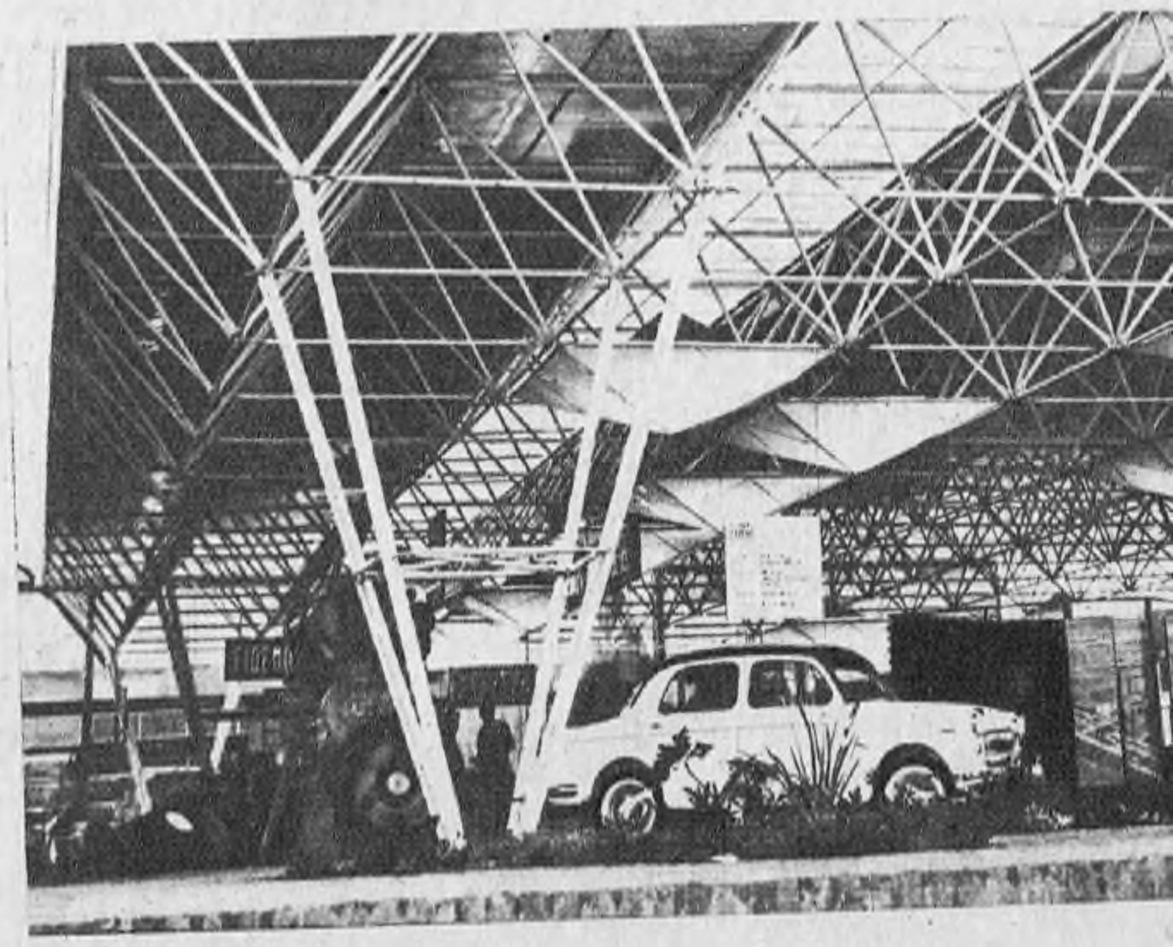
AUTO: TU NOMBRE ES MUJER

Lo habrán notado ustedes también. A medida que los coches aparecen estilizando sus líneas y dejando atrás la sólida estructura que los asemejaba a los carruajes, cambian de género. Los fabricantes y los usuarios ponen a los nuevos modelos nombre de mujer. Y los visten y adornan como tal.

El escritor Arturo Koestler llamaba Teodoro al asmático Ford con que corrió en Francia huyendo de la guerra. Pero hoy, y esta exposición es la muestra, ha cambiado la desinencia. Graciela se llama el coche de Dinfia, Felicia, el sedan Skoda, y Octavia su hermanito (perdón, hermana) de paseo; un cartel nos grita "per la vostra 600"; Carabela es producido por IKA y Delfina ("Dauphine"), los dos modelos de Renault; Isabella tiene por nombre tanto "der grosse Borgward" como su modelo cupé. Hasta la Estanciera muestra su pollera. Y en medio de este alud femenino que habla de diseño refinado, dando preferencia a la moderna concepción de la forma, asoman su trompa los varones: el ñato Jeep de todos los caminos y el Citroen, feo pero simpático.

¿ESPIONAJE Y CONTRAESPIONAJE?

En el stand de Citroen, además de una simpática señorita que responde a todas las preguntas mejor que el cerebro mágico de la IBM, se encuentran algunos coches y un chasis de Citroen que muestra "el alma al desnudo" de este modelo. Se pueden apreciar los detalles de su estructura y las características de la suspensión que lo ha hecho famoso, permitiendo su utilización en cualquier tipo de terreno. Una noche se acercaron al modelo dos individuos muy atildados con el característico rostro asiático y, con la impasibilidad común en ellos, comenzaron a probar de todas las maneras al coche. Lo sacudían, lo levantaban por la barra delantera observando hasta qué altura se elevaba sin que las ruedas se despegaran del suelo. Y lo que provocó el horror de los que atendían el stand, tenían lápiz y papel en el cual dibujaban distintas características que consideraban de interés. Y conversaban en un idioma incomprensible para quienes los rodeaban. Se intentó hablarles, pero fue inútil. No parecían entender lo que se les decía. Y además no les preocupaba, porque no ponían atención ninguna en quienes los rodeaban. Seguían su actividad como si estuvieran aislados. Finalmente, se sonrieron, hicieron una leve inclinación de cabeza y desaparecieron en dirección de la noche.



Vista parcial del "stand" Fiat, viéndose en primer plano, uno de los modelos 1100 que la empresa produce en nuestro país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(Viene de la pág. 17)

LA NIÑA BONITA

El pequeño pabellón de Citroen con sólo dos unidades presentadas, el furgón AZU ($ 248.000) y el coche AZL ($ 248.000) y un chasis con motor, atrae intensamente a los visitantes de la exposición. Las unidades se arman en un taller de la ciudad de Buenos Aires, siendo el 20 % del material de industria argentina. El motor es importado de Francia. La observación del público se concentra en las características distintas del Citroen: su motor de 2 C. V. 4 tiempos, de 425 cm³ de cilindrada, con 2 cilindros horizontales, opuestos, de camisas cambiables, culatas hemisféricas y válvulas a la cabeza. El sistema de suspensión y amortiguación, compuesto por estabilizadores de inercia, llama la atención. El Citroen tiene 4 marchas adelante y 1 de retroceso. Pesa en vacío 500 kg. y puede desarrollar una velocidad máxima de 90 km/hora, siendo su consumo de 4,5 litros cada 100 km. El pequeño tanque de nafta tiene capacidad para 20 litros.

600 DIVIDIDO TRES

En medio de grupos electrógenos en funcionamiento, de motores Diesel y tractores de marca Concord, se encuentran dos coches Fiat: el 600 y el 1.100, sobre plataformas giratorias. El más chico, mediante el accionamiento de un mecanismo se divide en tres partes, separando los distintos grupos de piezas que lo componen, lo que permite observar el automóvil por dentro. El "stand" Fiat posee también un foso, en el cual se ha instalado un cine con 80 asientos, donde se pasan películas en colores sobre aspectos de las actividades del grupo Fiat.

Diversos paneles contienen fotografías de los procesos de fabricación de la aplicación de los elementos producidos por Fiat y fábricas asociadas.

DEL F 100 al F 600

El pabellón de Ford realizado por la Empresa de Publicidad "A", significa prácticamente el transporte del "stand" que se presentó en la exposición de la Sociedad Rural Argentina a esta muestra de homenaje al Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Sobre una superficie de aproximadamente 25 x 20 metros, se han dispuesto: una unidad F-100 pick-up con caja; otra del mismo tipo F-100, pero modelo doble cabina y caja; otro del F-100 en modelo Furgón, y un camión F-600 con caja. También se presenta un motor F-600 de 8 cilindros, que ocupa el centro del pabellón. En la pared frontal, un amplio panel muestra distintos aspectos del centro industrial Ford de General Pacheco, donde se instalarán no solamente la fábrica de la empresa, sino también todos sus servicios administrativos. La etapa comprende la construcción de edificios y galpones hasta un total de 31.000 m². La fábrica de motores donde a partir de marzo fabricarán los que se utilicen en las unidades Ford, tendrá una superficie cubierta de 22.000 m².

Para el mes de junio próximo se espera tener listos los primeros motores Ford producidos en la Argentina. En la actualidad el porcentaje de productos de industria argentina que se incorpora en los vehículos Ford es del 52 %. Los paneles tienen también fotografías de pruebas y ensayos realizados en distintos lugares del país para estudiar la mejor adaptación de las unidades de esta empresa a las condiciones prevalecientes en los caminos argentinos.

VISITANTES DEL EXTRANJERO

En la zona dedicada a los países extranjeros, el pabellón de la República de Checoslovaquia contiene varias motocicletas de la marca Jawa y un coche sport, el Felicia, fabricado por Skoda. Es un vehículo con motor de 43 caballos, motor de 4 tiempos, 4 cilindros, que alcanza una velocidad máxima de 125 km/hora. Tiene 4 asientos, y su consumo es de 7 litros cada 100 km.

No podíamos finalizar este recorrido de las instalaciones de la exposición Feria del Sesquicentenario sin referirnos a uno de los pabellones más concurridos: el de los coches "scooter", es decir, los "automóviles topadores" que han sido instalados entre los juegos traídos desde el Uruguay por la empresa concesionaria del parque de diversiones en esta exhibición. Grandes y chicos, hombres y mujeres, poseedores o no de coches, suben a estos vehículos de juguete para satisfacer una oscura obsesión de todo volante o aspirante a serlo: chocar, arremeter, embestir a otro sin temor a las consecuencias ni a los inspectores de tránsito. El pabellón tiene con grandes letras esta inscripción: "Industria Uruguaya".

También las casas rodantes o "trailers" tienen su lugar en la exposición. La práctica de usar "trailer", poco difundida en nuestro país, merece un examen de nuestros automovilistas, máxime en este tiempo, cuando a veces es muy difícil conseguir alojamientos.

¿HUBIERA PODIDO FIGURAR SU FIRMA EN ESTA EXPOSICION?

Es lo que usted se preguntará. Los expositores han contratado el espacio con las autoridades de la Comisión del Sesquicentenario, la que tenía a sus órdenes un grupo de productores. La falta de firmas de mediana potencia (la industria de partes y accesorios está casi totalmente ausente) pudiera indicar que no se han conocido las condiciones de contratación y los precios, que eran sumamnete interesantes:

Cada firma exhibidora paga un importe total de $ 6.000 por metro cuadrado cubierto, precio que incluye todas las construcciones y elementos de decoración, así como la iluminación del "stand". Aun cuando no se aceptaba en principio otro tipo de contratación, se hicieron luego algunas excepciones, como en el caso de Kaiser, que deseaba montar su famosa "cúpula". Para estos casos el arancel era de $ 4.000 por metro cuadrado descubierto.

Las condiciones de pago incluían financiaciones hasta tres años, mediante la firma de documentos.

Un "stand" de 100 metros cuadrados, en el primer caso, equivaldría a $ 600.000, pagadero en tres años, por una ubicación en la zona privilegiada de Buenos Aires, con posibilidades de venta de mercaderías como ya se hace en algunos "stands".

LADRONES DE AUTOS Y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En nuestro país se roban autos por valor de diez millones de pesos diarios. La situación exige análisis y soluciones de fondo. Pero, mientras tanto, al automovilista le será útil saber cómo puede defender "ahora" su vehículo. Y aquí va un detalle de los principales aparatos que se ofrecen en plaza.

El robo de automóviles es algo que ha ido creciendo con el tiempo, impulsado en nuestro país por factores de orden económico y también de orden social. Hace falta que se pongan en práctica medidas legales que brinden un mayor amparo al propietario y una acción policial más amplia. PARABRISAS hará, en una de sus próximas ediciones, un estudio del problema, en sus aspectos generales y profundos. Aquí, solamente queremos analizar los sistemas contra robo que se venden actualmente en el mercado, para dar a nuestros lectores una información útil y práctica que les permita decidir con amplitud de conocimientos sobre dos cosas importantes: primero, si les conviene instalar un sistema antirrobo en su auto, y, segundo, cuál es el que más se ajusta a sus necesidades.

El problema de los robos de los coches no sólo aflige al automovilista argentino, sino que es un mal internacional. Si se agudizó en nuestro país hasta llegar a las cifras actuales, esto se debe a una cantidad de factores que inciden en la cuestión y que son del conocimiento público. Un mercado todavía ávido de unidades, la demora en la aplicación del Registro Nacional del Automotor, y la falta de una vigilancia más efectiva por parte de la policía.

Hay, evidentemente, un problema nacional que se debe resolver y que, aparentemente, se resolverá con el Registro. Pero mientras tanto, usted tiene un problema. No quiere que le roben su coche. No quiere quedarse de a pie en medio de esta ciudad en la que es tan difícil desplazarse sin tener un parabrisas por delante. No quiere perder tiempo con las citaciones policiales y no le causa ninguna gracia la perspectiva de quedarse seis meses sin coche, a la espera de que el seguro le pague la póliza y pueda comprarse otro. Quiere el suyo, al cual le conoce los lados buenos y las mañas. Y nos parece bien que así sea.

COMO TRABAJA EL LADRON

Alguien dijo que la única manera de evitar que a uno le roben el auto es dejarlo con llave, con las ventanillas bien cerradas y con una víbora dentro. Sin embargo, en el terreno de lo práctico se pueden hacer muchas cosas para evitar que un ladrón se vaya con el coche suyo. Lo primero que tiene que hacer es colocar un sistema de seguro que le presente al ladrón un problema cuya solución le demande tiempo. El ladrón trabaja sobre la base de la rapidez. Elige un coche, hace saltar el cierre del ventilete, abre la puerta, entra, hace un puente eléctrico para el contacto, pone el coche en marcha y se va. En total: 3 minutos. Todo lo que el delincuente hace está perfectamente pensado. Desde el momento en que sale a "trabajar" va teniendo en cuenta un par de cosas: que el coche que se va a llevar sea de fácil venta o del modelo que le han "encargado" y que además, esté ubicado en un lugar desde el cual le resulte fácil escapar si algo le sale mal. Prefiere los coches estacionados en la mitad de la cuadra porque tiene 50 metros de ventaja hacia cada lado si por alguna de las dos esquinas llega a aparecer inesperadamente un agente de policía.

Caminando por el cordón de la vereda va mirando dentro de los coches. Va eligiendo... Y lo que decide más sobre su elección es el hecho de que el coche no tenga seguro.

Y el ladrón no elige un coche con seguro contra robo. No porque el seguro sea inviolable, sino simplemente porque el sistema le va a hacer perder tiempo. Puede liberar la barra de la dirección, puede restablecer el circuito eléctrico del coche y puede normalizar el paso de nafta, pero todo esto le va a llevar tiempo y demorarse es correr el riesgo de que lo "pesquen".

Cualquier sistema de seguro tiene, pues, un efecto positivo que deriva del problema que le presenta al ladrón, quien si tuviera minutos disponibles podría anularlos.

HACIENDO SALTAR CERRADURAS

Afortunadamente, el ladrón de automóviles es un tipo especial de delincuente que no se complica en otros delitos. Si tuviera otra "cultura delictiva" pondría en juego otros recursos. La llave de tipo "yale" de los sistemas de traba de la dirección, podría anularla con una ganzúa. Un ladrón es un hombre que se ríe de este tipo de cerraduras. Un "experto" con el que se estableció contacto durante el trabajo preparatorio para esta nota, se ofreció para hacer una demostración práctica de que no hay cerradura que se le resista. En una oficina se cerraron con llave dos armarios de metal y un escritorio. El "experto" no pudo ver las llaves ni acompañó a la persona encargada de cerrar los muebles. Después buscó en su manojo de llaves preparada especialmente y empezó a trabajar. A razón de 11 segundos de trabajo en cada mueble, los abrió a los tres con toda tranquilidad. Medio minuto para violar tres buenas cerraduras.

En el mismo manojo de llaves tenía tres alambres, convenientemente doblados, con los cuales, según dijo, abre cualquier candado de llave de tipo convencional —es decir, que no sea del tipo "yale"— en poco menos de medio minuto.

Los candados de combinación saltan en menos de un minuto si se sabe usar la corbata o el pañuelo. No hace falta, no conviene decir cómo. Pero lo vimos hacer.

Pero el ladrón de autos no está en estas cosas. No necesita complicarse la existencia con este coche, cuando a lo mejor el que está a unos pasos, no tiene artefacto contra robo y hasta se puede dar la buena suerte (para él) de que tenga la ventanilla baja.

APARATOS CONTRA ROBO

¿Qué hace la llave de contacto en un coche? Sencillamente establecer un puente eléctrico. Pero si con una pinza afilada se corta rápidamente el cable, en las dos entradas al sistema de contacto, se pelan las puntas y se hace el contacto, el coche arranca igual que si se tuviera la llave.

Abierto ya el ventilete, por allí se mete la mano y se puede bajar la manija de la puerta por el lado de adentro, para que accione por el lado de afuera, o subir el botón que traba el cierre de la puerta.

Si ve que no hay moros en la costa y que el coche vale la pena, se anima a intentar el robo, aunque tenga traba. Entonces entra, y girando la dirección todo lo posible, con tres o cuatro golpes, consigue hacer saltar el perno de la traba y se va. Pero tiene que dar marcha adelante, marcha atrás, marcha adelante, y así hasta que rompe el perno. Y eso es muy notorio. Llama la atención un coche que hace esa maniobra, y a él le conviene pasar lo más inadvertido posible.

También le resulta posible anular el sistema de corte del paso de la nafta. Pero el trabajo es engorroso. Tiene que meterse debajo del coche, localizar el lugar donde están conectados los tubos que desvían la nafta hacia el aparato obturador, cortar el caño antes y después, y hacer un puente con un tubito de goma. Después tiene que abrir el coche, entrar, hacer el "puente" del arranque y recién entonces salir. Esto le lleva tiempo. Y no puede demorarse.

En los casos de los coches que tienen un contacto secreto para el circuito eléctrico general, la dificultad se le presenta una vez que ha entrado al auto y después que ha hecho el "puente", o sea cuando ve que el coche, pese a todo eso, no arranca. Entonces se da cuenta de que en alguna parte, al alcance de su mano, tiene que haber una llave que restablezca el paso eléctrico. Tiene que buscarla, y eso también le lleva tiempo.

Los sistemas que hacen sonar una alarma al pretender entrar forzadamente en el coche son prácticos, pero requieren buena memoria. Si la persona que ha dejado su coche con la traba de dirección puesta, con la nafta cortada o con el circuito eléctrico interrumpido y vuelve a instalarse en él, no tiene ningún inconveniente si se olvida de liberar la dirección o restablecer el paso de combustible o de energía eléctrica. Le basta con dar media vuelta a una llave o pulsar un botón. Pero si tiene una alarma que funciona cuando se olvida de hacer algo, entonces es muy posible que un día no recuerde hacer una de las maniobras indicadas y entonces la alarma empiece a sonar rabiosamente cuando él, legítimo propietario, se halla dentro del coche queriendo volver a casa. Y entonces tendrá que hacer una serie de cosas raras para demostrar que no es un ladrón, sino un simple desmemoriado.

Entre los sistemas hay uno en el que se ha pensado algo más. La posibilidad de que el ladrón pertenezca a una organización bien montada y que vaya a robar el coche con un camión guinchero. El sistema tiene un tubito de vidrio por el que corre una gota de mercurio que, al producirse un desnivel notable en la posición del coche, levantado de trompa o de culata, establece contacto entre dos polos eléctricos y empieza a sonar la sirena.

Otro de los sistemas que se venden en el mercado es el que bloquea el líquido de los frenos. Es un tubo de metal duro, de unos 10 centímetros de largo, que funciona con una llave, la cual libera

PEQUEÑA GUIA DE SISTEMAS CONTRA ROBO DE AUTOMOVILES

Marca	Fabricante	Precio colocado	Colocación
Alarma Vigilante	Cauta S. A.	$ 7.000 (1)	Puede colacarlo usted o cualquier electricista.
Corte eléctrico		$ 300 aprox.	Puede colocarlo usted o cualquier electricista.
Kingvox	Kingvox	$ 5.850 (3)	Av. J. B. Justo 7216
Guilca	Guilca SRL.	$ 3.350	Pampa 5841 T. E. 52-4128
Ret-Fre	Ret-Fre SRL	$ 2.200	Cualquier taller de cerrajería del automóvil.
Seguro Lau	Lau Plásticos	$ 2.500 aprox.	Belgrano 937 T. E. 37-4632
Sonal	Dutra Ceci	$ 1.650 (2)	Belgrano 1915 T. E. 46-8555
Trabex	Trabex S. A.	$ 800 aprox.	Cualquier taller de cerrajería del automóvil.
Trébol	Trébol y Mertor	$ 1.000 aprox.	Cualquier taller de cerrajería del automóvil.

(1) Con la conexión general. (2) Para cuatro puertas $ 1.750.-.

(3) Para cuatro puertas $ 6.150.-.

OCHO SUGERENCIAS PARA CONSERVAR SU AUTO

1. Tómese el trabajo de cerrar bien puertas y ventanillas cada vez que abandone el coche, aunque sea por un minuto.

2. Coloque un dispositivo contra robo de alguna marca reconocida, o ingéniese para hacer uno por su cuenta.

3. Trate de no estacionar en el mismo sitio todos los días, porque esa práctica permite que el ladrón le tome el tiempo, en el sentido más literal de la frase.

4. No deje jamás el recibo de patente en la guantera.

5. Dentro de lo posible, trate de observar el coche cada ratito, o que alguno se lo mire. Recuerde que la celeridad en avisar a la policía puede contribuir a la localización del coche antes de que el ladrón pueda abandonar la Capital.

6. Cuando estacione de noche, busque un lugar bien iluminado.

7. Una buena precaución para un estacionamiento prolongado es retirar el rotor del distribuidor, operación que se hace en segundos y enfrenta al ladrón con un problema difícil. Se puede hacer en la mayoría de las marcas.

8. No deje objetos de valor dentro del coche en lugares visibles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS ARTEFACTOS ANTIRROBO MAS CONOCIDOS EN PLAZA

ALARMA VIGILANTE. — Es un dispositivo invisible de triple aseguramiento que combina tres elementos básicos: la cerradura de la puerta del automóvil, la combinación con clave secreta de letras y números que se cambian fácilmente en un minuto y permiten 900 combinaciones, y alarma estridente por medio de sirena.

CORTE ELECTRICO. — Consiste en una llave que desconecta el paso de corriente de la batería al circuito del coche. El botón pulsador puede ubicarse escondido en cualquier parte de la cabina.

GUILCA. — Es un dispositivo que funciona eléctricamente con alimentación del mismo circuito del automotor en que es colocado. Utiliza un elemento sonoro, independiente y protegido.

Esta alarma funciona si se pretende poner en marcha el motor, levantar el capot para hacer puente de contacto, levantar por delante o detrás el vehículo para llevarlo a remolque o hacer el remolque sin levantarlo.

SEGURO LAU. — Actúa cortando el paso de nafta al carburador. La llave es de nylon y está realizada con matrices especiales. Consta de 78 piezas de precisión. Se coloca en el piso o en el tablero, siempre al lado de la cañería de nafta.

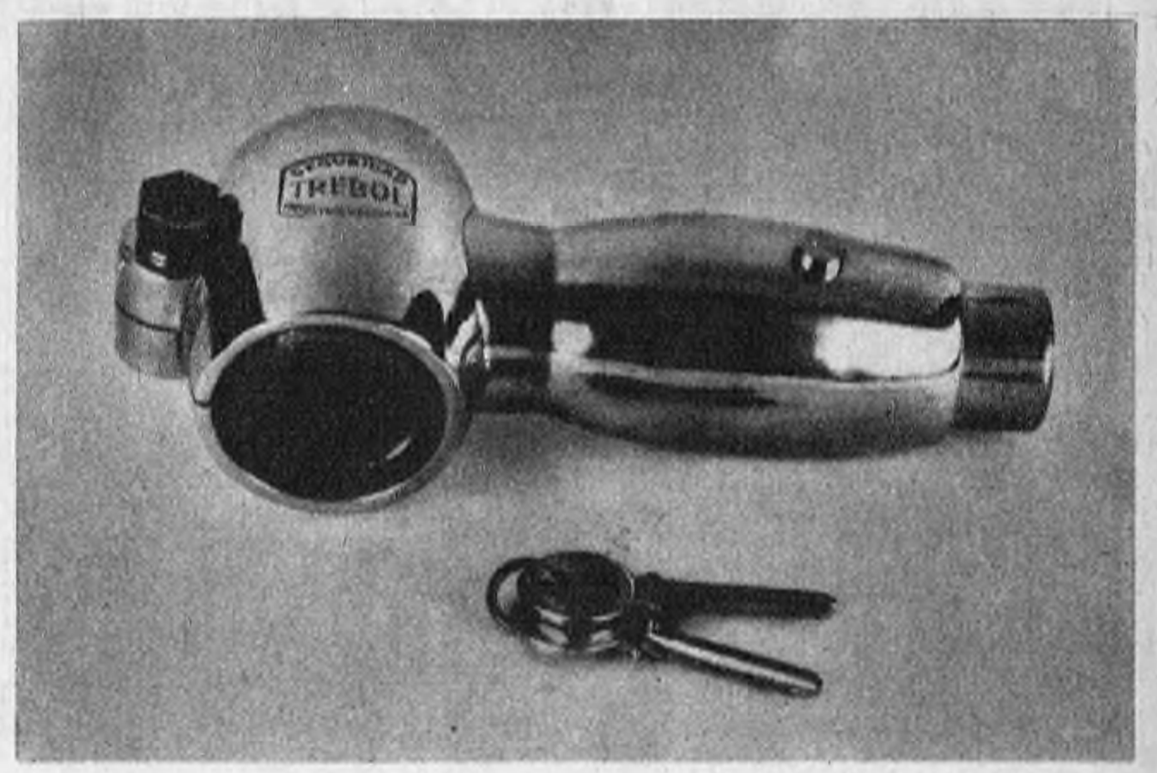
SONAL. — Encierra en una caja un motor eléctrico y un sistema de disyuntores conectados a las luces y bocinas del automóvil, haciendo que ante el intento de violación, operen con intermitencia. Lleva una cerradura de seguridad colocada en la puerta del automóvil y sólo con su llave codificada se habilita el sistema de alarma.

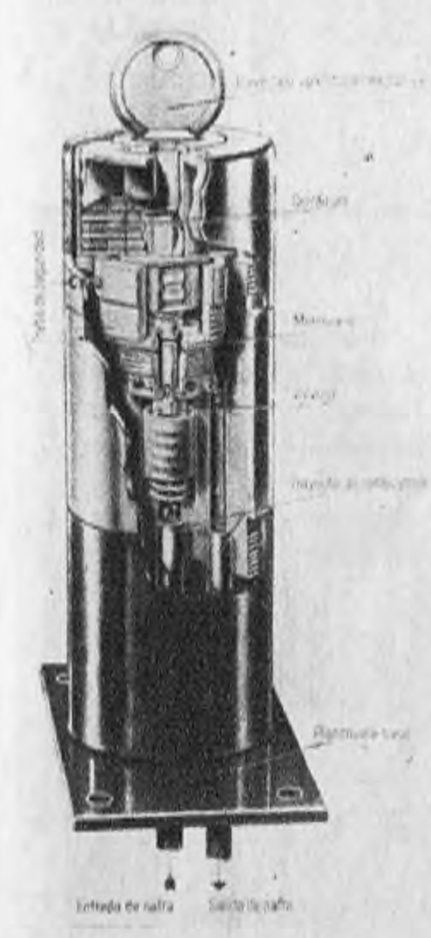
TRABEX. — Consta de una abrasadera de bronce que va sobre la columna de la barra de dirección, a la que se le hace una perforación en la que encaja un perno, accionado y trabado por la llave. Algunos talleres lo colocan casi debajo del panel de instrumentos donde resulta poco visible. Es mejor colocarlo más arriba del panel, donde resulte bien visible desde fuera, pues del otro modo, puede resultar que el ladrón se decida a robar el coche al no ver el Trabex de entrada y haga saltar el ventilete rompiéndole el cierre. Si bien es cierto, el coche finalmente se salva; hay que hacer arreglar después el cierre saltado.

TREBOL. — Consiste de un mecanismo con un perno que se corre encajando en una perforación practicada en un collar que se monta expresamente sobre el vástago de dirección. Como medida de seguridad adicional se cortan los tornillos por la mitad, apretándolos fuertemente hasta tronchar la cabeza, lo cual hace prácticamente imposible su desmontaje, excepto contando con tiempo amplio.

Se traba mediante un botón y el cilindro de la llave, y se destraba con llave. No requiere centrar la dirección.

TREBOL. — Este seguro presentado por Mertor puede aplicarse a camiones y automóviles cuyo caño de volante sea de 38 mm. de espesor.





SEGURO LAU. — Corte del artefacto que actúa cerrando el paso de la nafta.

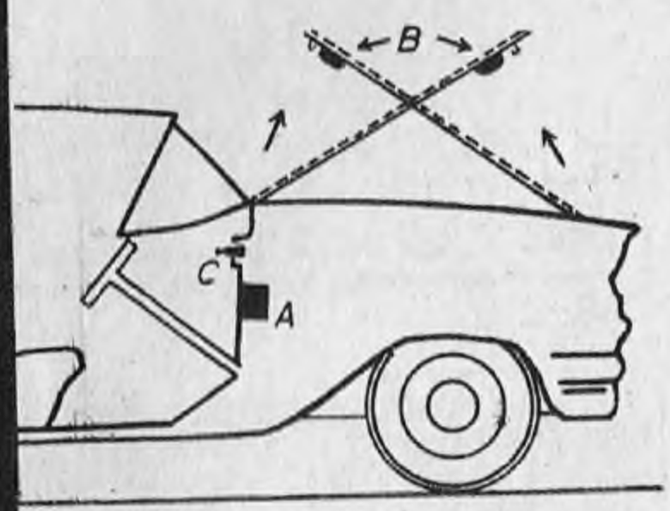
un cuerpo ovalado que al ser empujado hacia afuera mediante un resorte, normaliza el movimiento del líquido de los frenos. Para poner en funcionamiento el sistema basta con oprimir el cierre oval que cierra el circuito con un click audible. El mecanismo puede ubicarse en cualquier lugar, dentro del coche y se lo libera con una vuelta de llave tipo "yale".

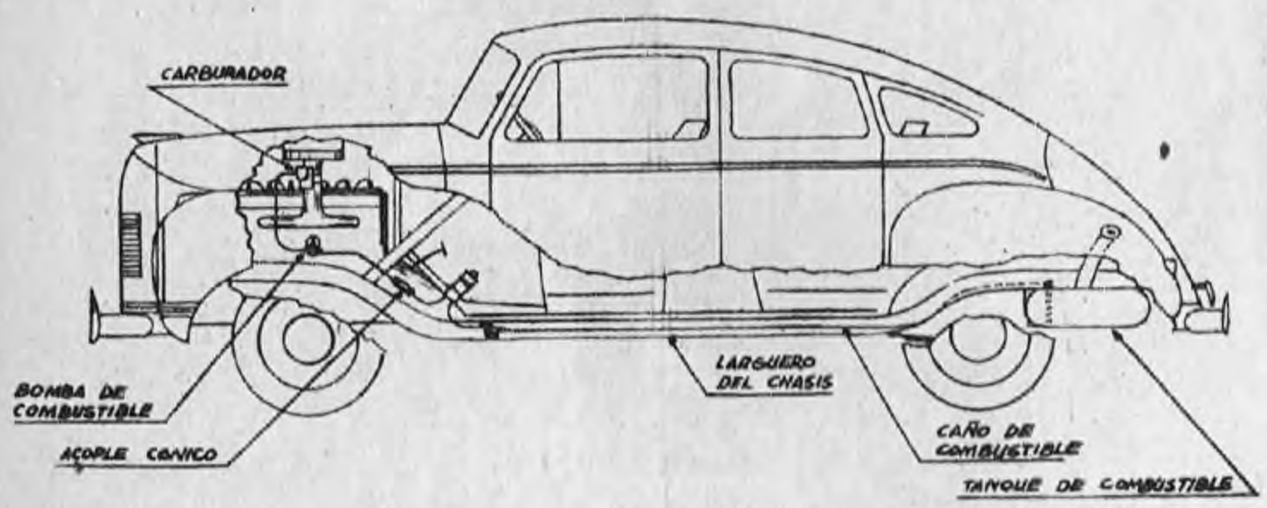
Con el sistema conectado, el ladrón puede entrar al coche usando la técnica común e incluso puede ponerlo en marcha. Pero en cuanto apriete el pedal del freno, el vehículo queda totalmente inmovilizado porque el líquido que ha entrado a la campana de los frenos no puede volver. Si quiere llevarse el coche tiene que meterse debajo, serruchar dos caños, conectarlos con un resistente caño de goma y perder una cierta cantidad de líquido que lo obligará a bombear el pedal varias veces para conseguir que el coche frene. Pero, todo este trabajo no le conviene, pues le hace perder tiempo y un coche frenado e inmovilizado en una esquina, por ejemplo, es algo demasiado notorio para su "actividad".

Fuera de estos sistemas que podrían llamarse de fábrica, están los que se crean como producto de la imaginación del automovilista. De éstos, el más conocido es la traba abrazadera, que vincula directamente un brazo del volante y la palanca de cambios, en los casos de los coches modernos que tienen palanca directamente de-

Esquema de aplicación al automóvil del seguro marca Lau.

GUILCA. — El elemento sonoro "A", se ajusta en cualquier lugar de la caja de un motor bajo el capot. El interruptor "B", en la parte inferior del capot. Apertura y cierre de circuito en el tablero de instrumentos.





ALARMA VIGILANTE. — 900 combinaciones y una sirena que suena estridentemente.

bajo del volante. Se la realiza generalmente en planchuela gruesa y consta de dos brazos abisagrados en un extremo y con un cierre a candado en el otro. Hay algunas trabas de este tipo realizadas en metal fundido, que se venden en los comercios a precios que oscilan en torno a los 200 pesos. Este sistema es muy usado por los policías en sus coches particulares.

Otro aparato efectivo, pero un poco más complicado en su uso, es una suerte de caja o tapa metálica, que calza sobre el pedal de embrague, al cual hay que apretar hasta que una barra larga que sale de la caja puede ser unida a candado con una aleta agujereada, soldada o atornillada al armazón de la barra de dirección. De esta manera el coche queda embragado y es imposible moverlo.

En resumen, no hay sistema inviolable en el mundo. Si a un ladrón le dieran tiempo y pudiera disponer en el momento de las herramientos, abriría el tesoro de cualquier banco.

Sin embargo, lo positivo es que los sistemas antirrobo brindan una protección para el auto.

Hay compañías de seguros que exigen ya como condición "sine qua non" que el automóvil tenga un sistema antirrobo antes de suscribir la póliza correspondiente. Este criterio parece en camino de extenderse.

Si usted tenía traba y corte de energía y se lo robaron porque usted olvidó aplicarlos, tómelo con filosofía. La culpa es suya. El ladrón es un hombre que actúa pensando lo que hace. La única manera de superarlo es, pensando lo que se hace. Y cuidando el coche. Si tiene traba, póngale la traba. Si no tiene, hágala colocar una. No lo estacione en una calle solitaria. No lo deje mucho tiempo estacionado. Ubíquelo preferentemente sobre una esquina, si encuentra lugar, y si hay una garita cerca, o un agente por allí, mejor todavía. Piense que el coche es suyo y que usted le tiene cariño. Porque lo saca de apuros y porque le costó sus buenos pesos.

Una cosa fundamental, sobre la cual se insiste repetidamente, es que usted no debe dejar el recibo de patente en la gaveta del coche. El hecho de que el ladrón, una vez robado su automotor, no disponga de ese recibo, no significa para él un escollo insalvable, por cierto, pero sí un posible peligro para el caso de que lo detengan en una de las revisiones periódicas que suele hacer la policía, especialmente en los puentes y lugares de acceso y salida de la Capital. ¡No le facilite la tarea al ladrón, dejando el recibo de la patente en la guantera!

SI LE ROBAN EL COCHE...

Si de todas maneras, pese a los seguros, un ladrón consiguió llevarse el auto suyo, no pierda un minuto. Vaya al primer teléfono, llame a 37 - 1071-1072-1073 ó 1074 y avise que un ladrón lo ha dejado sin coche. Dé el número de patente y el número de motor y una detallada descripción de su coche. Entonces la policía comunica la novedad a los puestos limítrofes de la Capital y su coche tal vez no alcance a salir. Además, la información va también a los puestos patrulleros, y si su coche llega a ser visto, usted lo recupera.

Lógicamente, si usted tiene la seguridad de que le han robado el coche hace más de 20 minutos, llame de todos modos, pero no tenga muchas esperanzas, pues en ese tiempo cualquier ladrón ha conseguido cruzar el Riachuelo o la avenida General Paz y ya entonces entra en juego el sistema de jurisdicciones policiales y se pierde mucho tiempo. Su coche, que era gris, ahora es verde, y hasta el número le han cambiado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Firestone

AUTO-LITE

con su licencia

...amigo

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A. firma argentina, puede repetir -como los viejos criollos- al hacerse presente, ¡con su licencia, amigo! Las licencias que se nos han otorgado para cada uno de los productos que fabricamos, corresponden a las marcas creadas por los más grandes establecimientos del mundo en cada especialización. De allí la calidad y la técnica, tan buenas como las mejores extranjeras, utilizadas en nuestra producción. Con las

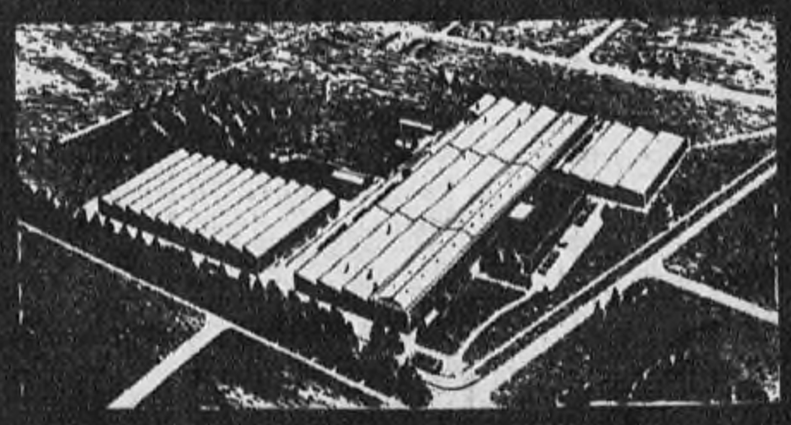
licencias de:

THE ELECTRIC AUTOLITE Co. - Toledo, OHIO, EE. UU. bujías para todo tipo de motores: marca **AUTO-LITE**
FIRESTONE STEEL PRODUCTS Co., Akron, OHIO, EE.UU. ruedas y llantas: marca **PRATI**
JOHNS-MANVILLE CORPORATION NEW YORK, NEW YORK, EE. UU. cintas de frenos y forros de embrague: marca **P.V.I.**
THE BENDIX CORPORATION - SOUTH BEND, Indiana, EE. UU. platos de frenos para automotores.

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS

SOCIEDAD ANONIMA

BERNARDINO RIVADAVIA 4402 - LANUS OESTE



MAS ALLA

TEXTO ISIDORO GELSTEIN
FOTOS: CARLOS PARERA

Capital indiscutible del tursimo en las playas atlánticas, Mar del Plata es ya la metrópolis señorial, populosa y febril, que año tras año afirma su crecimiento a un ritmo casi vertiginoso, yuxtaponiendo a la ciudad que vibra con el intenso trajín humano la maravillosa cadena multicolor de sus playas, sus jardines, su cielo. Casas de ocho, diez y más pisos, y hasta edificios en torre de más de veinte, han ido modificando con sus líneas rectas y sobrias la perspectiva tradicional de los chalets construidos por los primeros pobladores, de los cuales uno que otro resiste aún en pleno centro el pujante avance edilicio.

Con una población estable de casi 300.000 habitantes y más de un millón de turistas en la temporada varaniega, la actividad marplatense durante los meses de enero y febrero, en poco se diferencia de la de Buenos Aires. Al evolucionado comercio local, se añaden las sucursales modernas, lujosas y a menudo mejor surtidas, de los negocios porteños más importantes. Confiterías, espectáculos, night - clubs, casinos, suman posibilidades de diversión y esparcimiento a los atractivos del mar y de las playas. Centenares de vehículos, millares de personas recorriendo a todas horas San Martín, Rivadavia, Tucumán, Belgrano; vidrieras brillantemente iluminadas, galerías rutilantes de escaparates, música, bullicio, animación; canillitas voceando los diarios de Buenos Aires a pocas horas de su aparición; bares lácteos, cafés a la italiana, parrillas; nombres conocidos titilando en los tubos neon, todo eso hace que uno se pregunte, por momentos, si no estará en Florida y Córdoba, en Corrientes y Esmeralda, en Santa Fe y Callao. La distancia la restablecen de inmediato las muchachas doradas, de ojos marinos, en shorts; las señoras estilizadas en ceñidos pantalones, la colorida ropa sport en los hombres. Y el aire, ese aire marplatense, burbujeante como el champaña, que impulsa a vivir cada minuto intensamente, buscando emociones, inquietud, diversión.

Pero quizás usted se sienta un poco cansado ya del bullicio y la agitación. De andar pasando por sobre las piernas de sus congéneres para encontrar cincuenta centímetros cuadrados de arena donde tenderse en ángulo recto. De tener que abrirse camino entre la marea humana como en cualquier calle del centro porteño, o de marchar con su coche a paso de hombre entre una contínua e irritante disfonía de bocinas. Además, su billetera está quedando un tanto exhausta para soportar el impacto de ciertos precios sobre las filtraciones que le ha producido ya la "Sala de Entrenamientos" Y piensa que sería muy grato encontrar una playa algo más tranquila y alejada, donde el único rumor fuera el de las olas rompiendo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE MAR DEL PLATA

en la arena. En ese caso Mar del Plata puede ser el kilómetro cero, el punto de partida para una ruta que usted puede recorrer en busca de nuevos panoramas, de emociones distintas, de paz y tranquilidad.

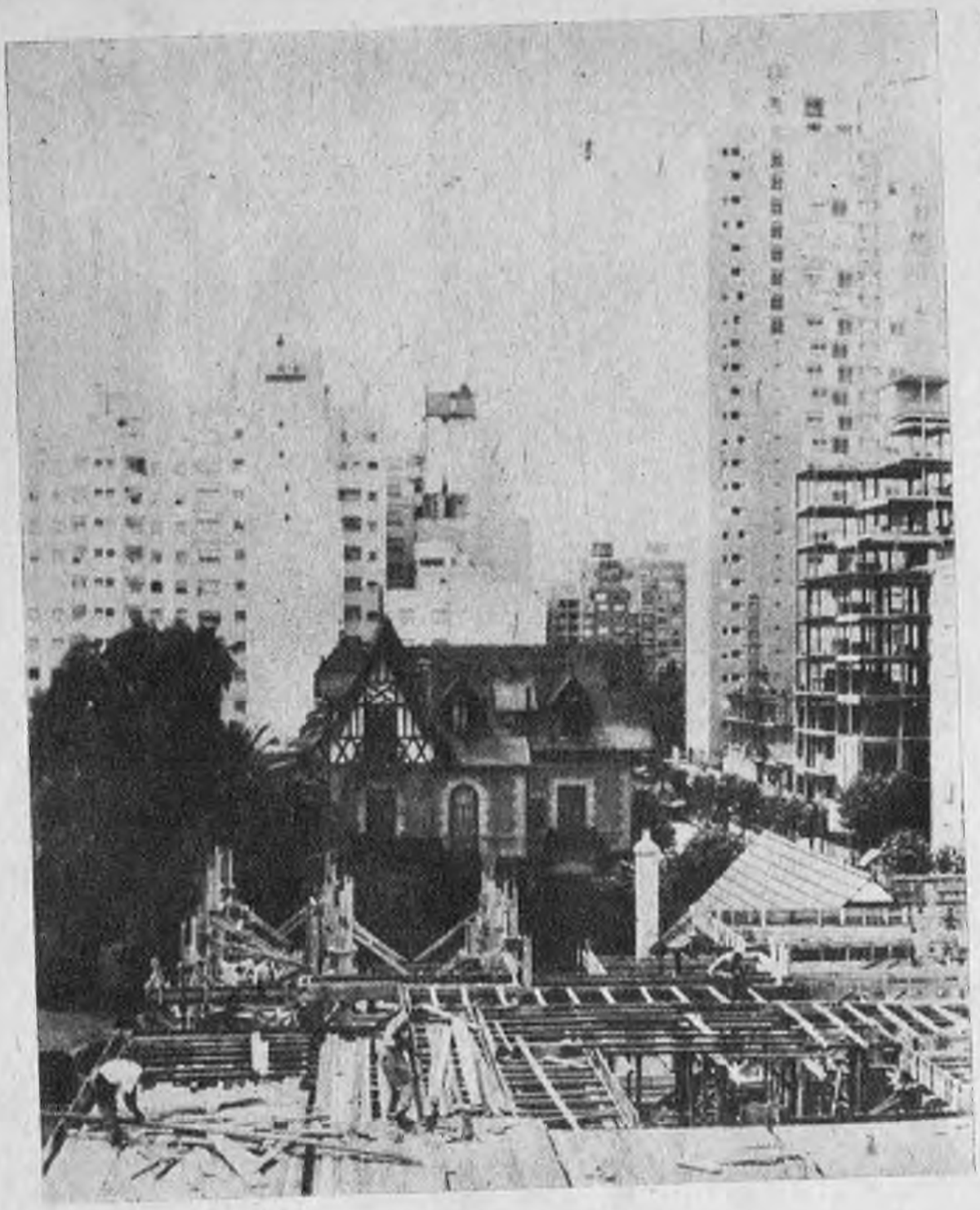
Pensando en eso, hemos trazado para usted, un itinerario a lo largo de otras playas, amplias, extendidas, sin la carga abrumadora de imponentes edificios y miles y miles de bañistas. Playas de arenas oscuras, ricas en yodo y en hierro, que se llamán Claromecó, Miramar, Necochea, Orense, Mar del Sur, y entre las cuales puede elegir desde la que se remansa a la vera de un pueblito de cuatro casas hasta la que se tiende junto a una antigua ciudad provinciana, tradicional y amable. Tendrá oportunidad de efectuar, así, si lo prefiere, unas "vacaciones ambulantes" conociendo varios lugares distintos, o bien optar por aquél más adecuado a sus gustos y posibilidades para establecer allí la "sede permanente" de su veraneo. Un veraneo que será este año, con "Parabrisas", diferente al de todos los anteriores.

PRIMERA MIRADA A MIRAMAR

Por un camino de maravilla, extendido balcón para el espectáculo interminable del océano, se llega a Miramar. Anticipan su colorida belleza las arboledas de pinos y eucaliptos, el Club de Golf con su tradicional Dormy House, el Hotel General Roca, el Arco de San Martín, los primeros chalets. Y después, la sorpresa de esa ancha costanera bordeada de jardines, con la playa por un lado y una sucesión de hermosos edificios, algunos de ellos —muy pocos— de varios pisos, por el otro. Hay un raro equilibrio, una especie de " divina proporción" entre la edificación residencial, chalets de tejados rojos, casitas, y los empinados edificios de "propiedad horizontal". Aquí los rascacielos no abruman, no pesan en el conjunto, sino que contribuyen a darle ágiles toques de color y forma que lo hacen más armonioso.

Y más allá, los ojos se pierden en un paisaje de ondulaciones verdes: son los médanos fijados por la paciente y tesonera labor del vivero dunícola, que contribuye así, al embellecimiento funcional de toda esa larga franja que llega casi hasta Punta Mogotes.

Lo primero que le llamará la atención al llegar a Miramar, son las bicicletas. Grandes, chicas, en tándem, en "paralelo" con un asientito en el medio, de todos los modelos y colores. Surgen de cualquier parte, inesperadas, silenciosas, ubicuas, y se cruzan impunemente ante usted que, tomado de sorpresa, debe hacer maniobras



El antiguo chalet es sólo una reliquia entre los nuevos e imponentes rascacielos, que hacen de Mar del Plata la ciudad populosa y febril de hoy.

circenses para eludirlas mientras los ciclistas siguen lo más frescos. Y no son solamente chicos o muchachitos, como sería de suponer. Nada de eso: señoras muy dignas, con las onduladas canas protegidas por una redecilla; jóvenes mamás que llevan a sus bebés en cómodos canastos sobre el volante; maduros caballeros de rostro atezado por los soles de muchos veraneos, que miran a las muchachas a través de sus "pince-nez" mientras pedalean pausadamente; matrimonios que avanzan "en paralelo" al esforzado ritmo de sus piernas, llevando entre ambos tres chicos y un oculto anhelo: el del automóvil propio. Además, naturalmente, de "las muchachas en flor" qué diría Proust, cuyo paso es lo suficientemente peligroso como para que usted olvide que está manejando un automóvil.

Después vienen los "mateos". O coches de plaza, si usted lo prefiere. Muy bien cuidados, con capotas relucientes y "paravents", caballos gordos y lustrosos, nada tienen que ver con las desvencijadas carrindangas de Retiro y sus jamelgos de dudosa estirpe. En larga fila, estos mateos de Miramar hacen guardia por las tardes en la plaza General Alvarado, esperando a sus clientes Y al pasar al trote por la Avenida Pueyrredón o el Boulevar Marítimo, ponen un toque tradicional en la ciudad moderna, risueña y veraniega.

Y en la playa, en la calle, en la plaza, correteando por la costanera, en todas partes, se encontrará a los chicos. En realidad, los chicos son una especie de institución en Miramar, que se jacta de tener la mayor concentración de gente menuda en el menor espacio posible. Eso se debe a que las playas, si bien no muy anchas, son extendidas y de declive muy suave: los niños se sienten seguros, y los padres también.

Eso es Miramar a primera vista. Y es también sus calles, limpias, bien pavimentadas, bordeadas en su mayoría de chalets con tejados rojos y jardines siempre florecidos. Y entre ellas, la 9 de Julio, bulliciosa y alegre por las tardes, toda color, movimiento, ir y venir sin prisa, muchachos y chicas reunidos en las esquinas, crema-café en el "Kon-Tiki" o helados en lo de Breta, chiquillos en los juegos de la plaza, señoras mirando vidrieras, el Casino, pequeño, íntimo, con los grupos de *"croupiers"* tomando fresco en las proximidades. Pero todo así, sin estridencias, amable, apacible, familiar. Y Miramar es también eso que se advierte de inmediato en la expresión de la gente, sean turistas o habitantes: serenidad, sosiego, falta de tensión o inquietud. Y que se traduce en la cordialidad con que es atendido el recién llegado, que se incorpora sin dificultad a la vida despreocupada y feliz de la pequeña ciudad.

DE LA CARPA AL DORMY HOUSE

Tiene para elegir: si le gusta la vida al aire libre, con una carpa por toda vivienda, Miramar le ofrece el lugar ideal para clavar los palos y tender la lona. A un paso de la ciudad, sobre el camino a Mar del Plata, está la quinta que el Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia, ha habilitado para los acampantes. Unico requisito: pedir autorización al encargado. Hay árboles en abundancia, leña para encender fuego, provisión de agua potable, y mucha voluntad de parte de todos los colegas mochileros y carperos para solucionar cualquier dificultad que se presente. La "Asociación Argentina de Albergues (ESCUDO DISTINTIVO: un triángulo amarillo con las letras negras, A.A.A.) tiene establecido allí un campamento permanente, y sus miembros organizan frecuentes fogones, alrededor de los cuales se reúnen a charlar o a cantar a coro canciones folklóricas y de las otras. Además, frente mismo a la quinta, cruzando el camino, se puede bajar a la playa por una especie de escalera natural de caracol abierta en la barranca.

Y si usted está en la otra punta, y le gusta jugar al golf, por ejemplo, pasar por el hoyo 19 y terminar con un buen almuerzo en un restaurante de categoría, también Miramar lo tiene. A unos 4 kilómetros de la ciudad, yendo hacia Mar del Plata, se encuentra una de las mejores canchas de golf del mundo. Sus excelentes links se extienden sobre una superficie de 84 hectáreas, existiendo importantes reservas para futuras ampliaciones, y los hoyos reglamentarios, han sido proyectados para aprovechar al máximo las mejores perspectivas sobre el mar. Hay también una cancha para damas, y allí mismo está el Dormy House, elegante residencia a un paso de los links y de la playa, con 75 habitaciones y 18 baños, garaje, bar y restaurante.

Entre estos dos extremos, encontrará en la ciudad todo lo que usted necesite: alojamiento de acuerdo con sus gustos y posibilidades, que puede ser un hotel de nombre romántico, como "Sobre las Olas", donde si toma un departamento en el anexo, a media cuadra de la costanera, se sentirá como en su casa; o en el Atlántico, con vista al mar, o el Cervantes, moderno y residencial, a un paso del Casino. En este sentido, personalmente, preferimos siempre los hoteles sin pensión, pues así se puede ir a comer a distintos restaurantes, sin limitaciones de horario ni lugar. Y probar, digamos una *bouillabaisse* a la marsellesa o un *chicken pie* en el Santa Lucía, donde también preparan un pollito deshuesado al champaña, de primera. O subir directamente de la playa al Nito, en la esquina misma de la costanera y 9 de julio, donde si tiene paciencia y sabe esperar lo conveniente (con vista al mar, desde luego), le servirán una poderosa paella o una suntuosa cazuela de mariscos, a la que se debe regar debidamente con vino blanco. Pero si prefiere algo más simple, familiar y económico, Poker de Ases, en 9 de julio entre 14 y 16, y milanesa a la napolitana.

Y, por fin, para ir a tomar unas copas y bailar, el night-club Bagatelle, o bien, a 5 kilómetros de la ciudad hacia el lado del arroyo, Las Brusquitas, la confitería Copacabana, cerca de la playa del mismo nombre.

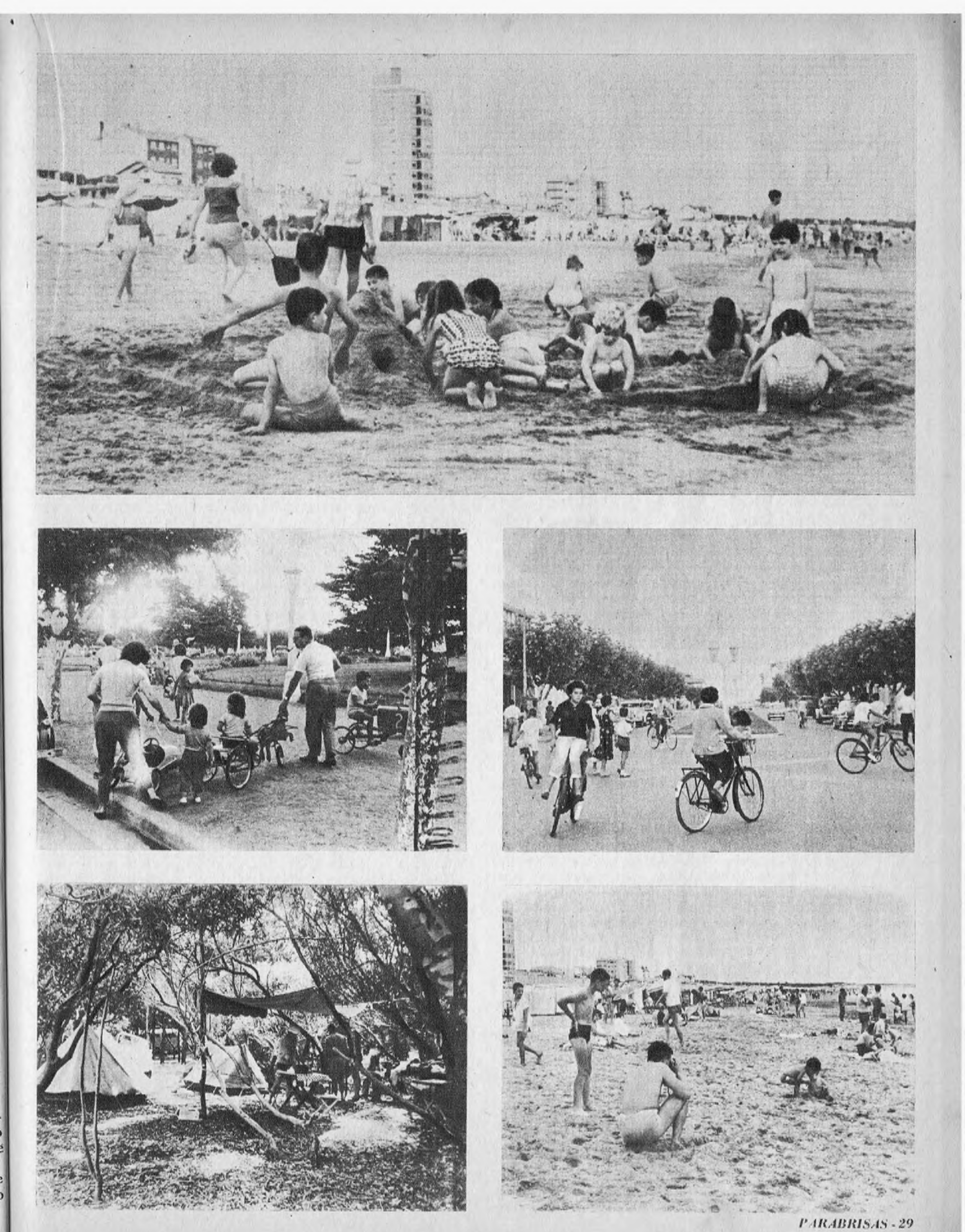
MAR DEL SUR, CON AIRE DE ALDEA

Si sigue viaje hacia Necochea, no deje de pasar por Mar del Sur, siquiera para conocer ese pequeño pueblo balneario donde la tranquilidad y el silencio forman parte del paisaje, junto con los médanos y las formaciones rocosas, los pequeños bosques propicios para los paseos y las cabalgatas y los arroyos de nombres entre gauchos y marineros: de la Ballenera, Carolina, de la Tigra, Bajo Hondo.

Calles de tierra y un conjunto de casitas de chalets que se agrupan en las proximidades de la playa, constituyen todo el núcleo del pueblo. Más allá, chacras y estancias. Un solo hotel, el Atlántic, cuyo edificio de dos pisos resulta imponente, ofrece adecuado alojamiento a una cuadra de la playa, además de las casas que se alquilan por mes o temporada.

Allí no hay confiterías, ni cines, ni negocios lujosos. Solamente dos o tres bares en lo que algún día será la calle principal, algo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



más ancha que las otras. Además de la equitación, se puede pescar, salir de caza o jugar al tenis, deporte predilecto de esta colonia veraniega.

Casi no habría nada que decir de Mar del Sur. Y, precisamente por eso, un número cada vez mayor de turistas lo prefieren para ir a pasar allí una temporada tranquila, sosegada, como en una lejana aldea junto al mar.

NECOCHEA:

LA CIUDAD QUE FUE A LA PLAYA

Hace apenas treinta años, la ciudad de Necochea poco o nada tenía que ver con su playa, de la cual estaba separada por algunas cuadras de soledad. La Rambla, algunos hoteles y unos pocos chalets particulares, era todo lo que se veía a orillas del mar, donde sin embargo, acudían ya gran número de veraneantes. Y a un extremo de la larga franja de dunas y arenas, hacia el lado de Quequén, los dos grandes edificios de la Colonia de Niños Débiles. Los médanos eran todavía una barrera movediza y temible. Pero aquí también el vivero dunícola, cumplió una labor efectiva, asegurando el desenvolvimiento de zonas cada vez más extensas. Y para el consecuente turista de todos los veranos, Necochea empezó a ser cada año una grata y renovada sorpresa. Mientras la ciudad mantenía sus añejas líneas tradicionales, aunque en constante evolución en otros sentidos, las proximidades de la playa iban poblándose de chalets y residencias, de hoteles, de magníficos edificios de varios pisos. Del primitivo balneario a la actual Villa Días Vélez, que se perfila como una segunda ciudad surgida por arte de magia junto a las olas, hay una distancia muy breve en el tiempo, pero enorme por la magnitud de todo lo realizado. Es como si Necochea hubiese avanzado hacia el mar para mostrar un nuevo frente, suntuoso, elegante, en el que se destacan las líneas sobrias y modernas del remozado Casino, de los hoteles, de las casas de departamentos con sus galerías y sus negocios. El único signo negativo de ese despliegue arquitectónico es la vieja Rambla, que persiste aún, amarillenta y vetusta, como un resabio del pasado que guarda la acción de ediles progresistas para dar lugar a una nueva construcción, acorde con el magnífico balneario que es Necochea hoy.

MAS ALLA DE LA ARENA

Necochea no termina en su playa, por más que ésta parezca infinitamente larga. Más allá están los paseos a Punta Negra y a Las Grutas, las largas recorridas por el puerto hasta el faro de Quequén, las excursiones a Punta Florida, a Costa Bonita o a Los Manantiales. Y a un paso, el parque magnífico del vivero dunícola, con sus arboledas propicias para el descanso y las avenidas que recorren incansables jinetes.

Para ir en auto hasta Las Grutas se sale por la avenida Sarmiento y se dobla luego hacia la izquierda, siguiendo por el camino que bordea la costa. Más o menos a 10 kilómetros hay una pequeña arboleda, donde se puede dejar el coche para bajar a la barranca. El descenso a la playa se efectúa por angostos pasadizos naturales, abiertos por la acción de las olas contra la muralla de piedra, y luego se puede seguir caminando para apreciar las caprichosas formas de las rocas, batidas por el oleaje cuando sube la marea. Que le recomendamos no esperar, y marcharse antes.

Cinco kilómetros más adelante se encuentra Punta Negra, de similares características, donde también se puede llegar en coche. Ambos lugares son propicios para la pesca y, según los entendidos, el pique es abundante.

Saliendo por la avenida Alsina para continuar por el camino de la costa, se llega a Punta Florida, a 25 kilómetros, y 10 kilómetros después a La cueva del tigre, pintoresco paraje donde se encuentra el balneario "Los Angeles" y hay, además de una hostería, lugares adecuados para hacer camping.

Otro actractivo paisaje ribereño, con frondosas arboledas, apropiado también para la pesca, es Los manantiales, sobre el río Quequén, a unos 8 kilómetros. Vaya por Avenida Sarmiento y siga el camino a La Dulce; al llegar al kilómetro 8, después de pasar el puente ferroviario, doble a la derecha, y el camino que bordea el río lo llevará directamente allí.

Pero por muchas razones usted irá seguramente a pasar un día (o más), a Quequén. Una de ellas es el puerto, a ambos lados del río, un magnífico puerto de ultramar al que llegan buques de gran calado para recibir la carga de los enormes elevadores de granos que allí se alzan. Uno solo, el ministro Antonio de Tomaso, tiene una capacidad de recepción de 5.000 toneladas diarias y puede embarcar 7.000 por sus dos bocas de atraque. Además, están la playa y las piletas naturales, cuyas aguas serenas se prestan para la práctica de la natación. Y como después de nadar tendrá usted un apetito de lobo —de lobo de mar, naturalmente— podrá apreciar la otra razón importante para ir al puerto. Esta razón se llama "Portofino", y está allí, a un paso, en la banquina. Es una típica cantina ribereña, donde preparan los mariscos, el chupín, los filets de merluza o pescadillas y otras variedades ictícolas con amorosa dedicación de cocineros de a bordo. Le recomendamos la cazuela de mariscos, sazonada a "tres velocidades": andantino, vivace, y molto vivace con fuoco... según la cantidad de picante que le pongan.

Otro motivo para ir al puerto, sobre todo si le gusta la pesca, es la escollera de playa Quequén, donde largas filas de waltonianos revolean la caña o sumergen el medio mundo con bastante buena suerte. A propósito, por cualquier consulta sobre el tema puede acudir al Club de Pesca Necochea, en la calle Buenos Aires 148. Por nuestra parte, podemos adelantarle ya mismo algo de lo que se pesca en la zona, según las épocas, naturalmente: pejerrey, corvina, pez palo, brótola, mero, cazón, palometa, lenguado, burriqueta.

Cuando se canse de pescar, nadar y comer bien en "Portofino", todavía le queda por conocer el faro de Quequén, a 2 kilómetros del puerto, desde donde podrá contemplar a gusto la inmensidad del océano. Y a la vuelta, no deje de pasar por el puente colgante, verdadera obra de ingeniería y uno de los pocos que existen en el país.

DEL ANOCHECER AL MEDIODIA

La vida nocturna en Necochea no es muy intensa, realmente, pero se caracteriza por estar concentrada en tres o cuatro lugares clave. Uno de ellos, de moda entre la gente joven, es el restaurante y confitería "Vía Roma", cuyo verde "afiche" luminoso se enciende en la calle 22, entre 83 y 85. Allí se reúne todas las noches un grupo de jóvenes y esforzados *jazzmen* que hacen vibrar a las parejas con un endiablado ritmo *hot*. Y después de tocar muchas veces hasta las 4 ó 5 de la mañana, desaparecen misteriosamente para reaparecer en la playa, al filo del mediodía, trocado el elegante atuendo de trabajo por sintéticos pantalones de baño, y provistos de sus instrumentos organizan "en lo del Vasco", bajo un sol que raja la arena, una violenta *jam session* que congrega en contados minutos, alrededor de una sombrilla y seis muchachos, densas multitudes prontamente contagiadas de jazzmanía galopante. Y así es dado ver a grandes y chicos de ambos sexos moviéndose sincrónicamente al compás de *Jazz me Blues* o *Original Dixieland Onestep*, mientras el gordo que toca la tuba gesticula y transpira para arrancarle lamentosas melodías.

Otros "lugares de perdición": Roxelanne, en 8 y 89; Liguria, que apaga sus luces en la esquina de 83 y 4, y Casablanca, la *boite* del Royal Hotel, en 85 y 2.

En cuanto a restaurantes, he aquí dos muy adecuados para ir a reponer energías después de escuchar "jazz" en la playa: "Gruta azul", que se especializa en pastas caseras en la calle 85, Nº 355, y "Pinocho", en 83, Nº 286, cuyos "spaghetti alle vongole" son

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

dignos de atención. Y para quienes prefieren menús más simples y económicos —un churrasco con ensalada, por ejemplo—, el bar América, en 83 Nº 492, ofrece comidas sencillas.

CLAROMECO:

DE TRES ARROYOS AL MAR

Cuando algunos miembros de la familia Bellocq decidieron fundar, en noviembre de 1920, el "Pueblo-Balneario Claromecó", hacía ya más de veinte años que la gente de Tres Arroyos y otros pueblos próximos acudían a esa playa a pasar los meses de verano, alojándose precariamente en casillas primero, más adelante en un hotel de madera y chapa con 22 habitaciones. Día a día aumentaba el número de turistas que se lanzaban por los polvorientos caminos en busca de la caricia refrescante del mar en la temporada estival. Y durante más de un cuarto de siglo el principal medio de transporte fue una diligencia, conducida por un mayoral francés, José Hours, portador también de uno de los primeros fonógrafos con que se animaban los bailes del hotel.

El nombre lo tenía de antiguo. Se lo habían dado los indios y es de origen araucano. *K'la-rome-kó* significaba "tres arroyos con junquillos", y se refería sin duda a las tres corrientes de agua que forman el arroyo Claromecó, junto al cual se fue formando el pueblo.

Con el correr de los años la población fue creciendo, al tiempo que aumentaban los veraneantes, en su mayoría procedentes siempre de la ciudad de Tres Arroyos y las zonas rurales próximas. Hoy Claromecó, donde se ha afincado un numeroso núcleo de habitantes, cuenta con energía eléctrica cuyo suministro está a cargo de una Cooperativa, gran cantidad de comercios con todo lo necesario para el abastecimiento, sala de primeros auxilios, oficina de correos y teléfonos, delegaciones de la Policía de la Provincia y de la Intendencia Municipal de Tres Arroyos, y hasta una escuela dependiente del Ministerio de Educación de la Provincia. además de los tres hoteles que ofrecen alojamiento a los turistas, todos los años se alquilan numerosas casas, *chalets* y departamentos por mes o temporada.

Vale decir que Claromecó tiene todo lo necesario para convertirse en una magnífica ciudad balnearia, por su ubicación, por la bondad de su clima, y por la ancha y extendida playa que se prolonga sin interrupción desde el Arroyo Claromecó hasta el faro. Y sin embargo, se ha detenido en un punto de su avance esperando lo único que le falta: la pavimentación del camino que une el balneario con la ruta 228, y a través de ésta con Tres Arroyos y la ruta 3. Es decir, con el resto del país.

Por todo lo que Claromecó tiene, y por lo que puede significar como desarrollo para el turismo, le tomamos aquí la palabra al intendente municipl de Tres Arroyos, señor Pedro F. Larsen, que con motivo de la inauguración oficial de la temporada balnearia anunció "que casi seguramente en el primer trimestre de este año serán iniciadas las obras de pavimentación del camino entre el balneario y la ruta nacional 228, lo que permitirá unir por afirmado la cabecera del distrito con su playa más importante." Para

el año próximo. PARABRISAS quiere anunciar que los automovilistas de todo el país podrán llegar a Claromecó por su ancho camino pavimentado .

A PESAR DE TODO, EL MAR

No obstante, y contra tierra y lluvia, la playa y el mar de Claromecó siguen atrayendo año tras año gran cantidad de amigos. Porque son amigos, principalmente, los que acuden a este balneario, y es una franca amistad la que se cimenta entre toda la gente que allí se conoce.

Los médanos, algunos de los cuales llegan a 30 metros de altura, dan a la playa de Claromecó un aspecto característico. Y hacia el lado del faro, casi en soledad, las ondulaciones de arena tienen una sugestión de desierto africano, al que sólo le faltan oásis y las palmeras. Frente mismo al mar, en la playa, casi pegadas a la calle costanera, hay una serie de construcciones de madera y chapa, entre ellas la del Brisas Hotel, que se extienden a lo largo de una cuadra y media o dos, dándole al lugar un aire de pueblo de pescadores. Y uno busca las redes tendidas al sol, las barcazas recostadas en la arena, el viejo fumando su pipa. Pescadores hay, sí, pero se limitan a lanzar la línea desde la costa, a la espera de que pique alguna corvina negra o algún róbalo. Hay además bancos de langostinos y camarones, y abundan las almejas, cuya "pesca" se hace con una pala, en la arena, al bajar la marea.

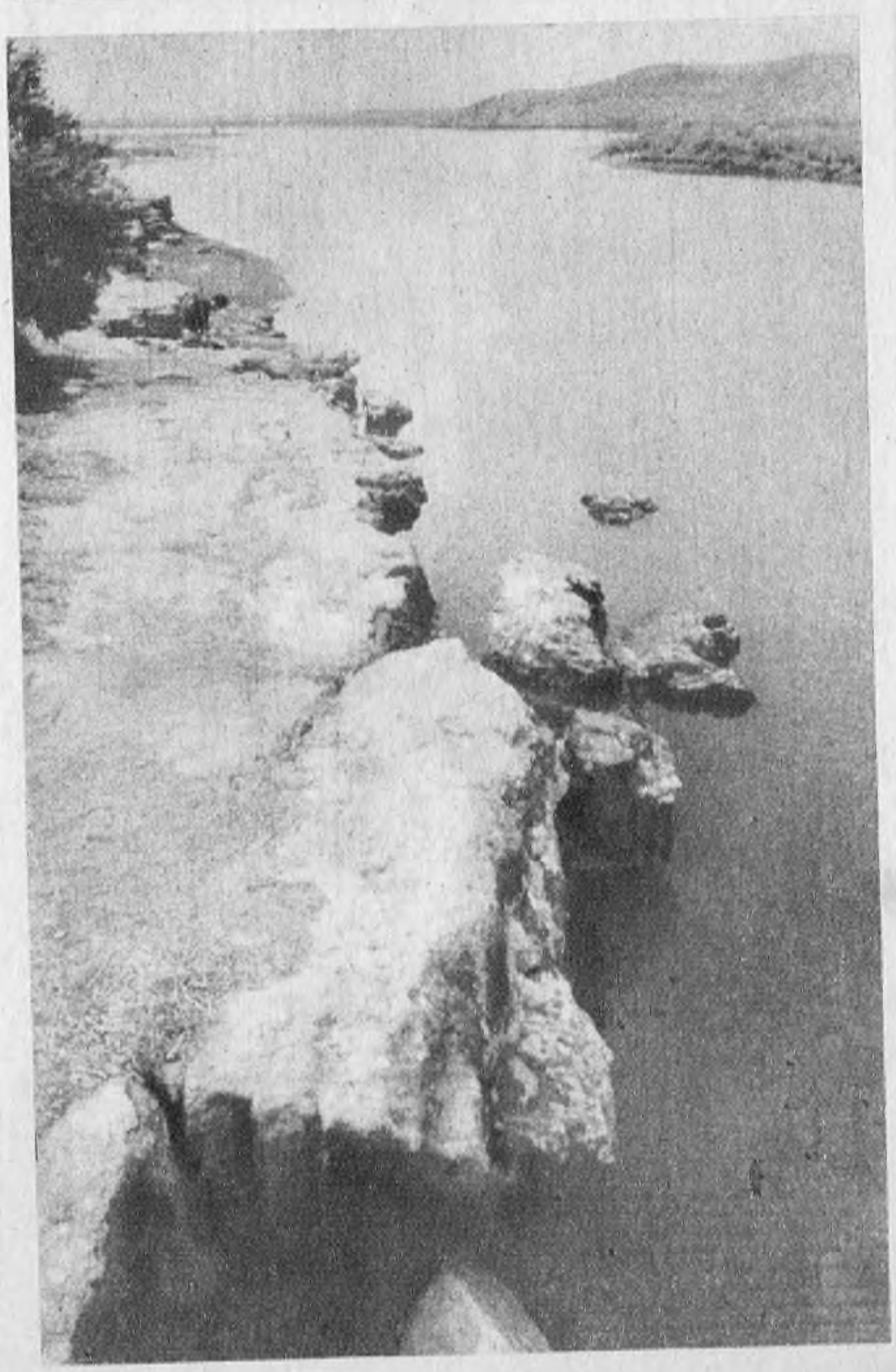
En las márgenes del arroyo, a ambos lados del puente, hay sitios de gran vegetación donde se puede ir a hacer camping en los intervalos del baño de mar. Y donde quiera que uno vaya, sea en la playa o en los alrededores, se encontrará cómodo, gozando de su descanso sin intrusos que le pasen por encima ni familias gritonas haciendo campamento al lado.

Esto no significa que este balneario carezca de lugares de reunión, alegres y animados. Al caer la tarde "todo el mundo se encuentra en el bar del hotel Claromecó", donde se toman unos cócteles y se ven chicas bonitas como en cualquier confitería marplatense .Y al caer la noche, a la hora de las brujas, cuando todo el pueblo descansa del descanso playero, suena la música sincopada cerca del monte de la gruta, en el "Tucu-Tucu", un *night club* estilo rancho, muy bonito, donde se reúne la gente joven claromecense .

También en "Marea Baja", y en el "Corsario" se alterna la melodía tropical con un cuarteto folklórico que atrae gran cantidad de mozos y mozas de los alrededores. Con lo que resulta que en Claromecó se vive la *dolce vita* igual que en la Riviera o en Saint Tropez.

CON VISION DEL FUTURO

No es arriesgado afirmar que, en un futuro cercano, toda la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, larga playa de arenas doradas, se convertirá en un solo gran balneario, imprescindible para la multitul de turistas que crece día a día. Por eso nació Claromecó, y por eso se formaron, como avanzadas de esa costa dorada argentina, balnearios como Orense y Océano, ya en pleno desarrollo, o como Oriente, detenido en su evolución por la barrera de los médanos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALOJAMIENTOS EN NUESTRO ITINERARIO

MIRAMAR	DIRECCION	T. E.	UBICACION	Habit.	Baños P	Baños C
Castilla	21 - 1032	338	3 c. Casino	24	11	5
Cenit	9 de Julio 1101	184	2 c. Casino	25	15	8
Cervantes	9 de Julio y 24	387	1 c. Casino	29	29	2
Colonial	19 - 1159	365	3 c. Casino	36	24	5
Empire	Av. Mitre y 14	140	1 c. Playa	66	66	—
Gran Atlántico	Legarra y Costanera	141	1 c. Playa	60	60	—
Gran Rex	Av. Mitre 801	342	6 c. Casino	42	42	—
Normandie	Legarra y 18	344	3 c. Playa	66	66	—
Ocean Hotel	9 de Julio 967	183	4 c. Playa	35	24	9
Petit Hotel	27 - 978	30	3 c. Playa	30	22	2
Rutamar	Legarra 950	161	2 c. Playa	80	80	—
Santa Eulalia	26 - 851	—	3 c. Casino	28	20	6
Sobre las olas	Av. Mitre 1301	310	3 c. Casino	45	45	—
MAR DEL SUR						
Atlantic	—	7	2 c. Playa	68	15	18
NECOCHEA						
Alvarez Palace	Av. San Martín y 6	667	2 c. Playa	45	45	—
Andalucía	85 entre 2 y 4	1151	Fte. Playa	35	27	3
Argentino	87 entre 4 y 6	661	1 c. Playa	50	44	6
Atlántico	83 entre 4 y 6	246	1 c. Playa	80	58	6
Avenida	San Martín e/ 8 y 10	718	2 c. Playa	43	28	5
Bambi	83 entre 8 y 6	979	2 c. Playa	62	21	11
Diagonal	79 - 735	582	4 c. Playa	46	31	10
Gran Splendid	Av. 2 Nº 4022	—	Fte. Playa	28	28	—
Marino	79 y 4	40	1 c. Playa	76	57	6
Moderno	San Martín y 6	480	2 c. Playa	48	48	—
París	2 entre 87 y 89	156	Fte. Playa	96	19	26
Playa	85 y 4	10	1 c. Playa	56	19	21
Royal	85 y 2	941	Fte. Playa	210	180	15
Plaza	85 entre 4 y 6	26	1 c. Playa	61	37	10
San Miguel	85 y 6	1155	2 c. Playa	44	44	—
Trocadero	85 entre 4 y 6	800	3 c. Playa	70	55	8
Zure Echea	San Martín y 8	67	3 c. Casino	29	16	6
QUEQUEN						
Quequén	laya Quequén	34	Fte. al mar	89	80	4
ORENSE						
Pta. Bermúdez	—	—	1 c. Playa	15	—	8
CLAROMECO						
Claromecó	—	7	2 c. Playa	76	60	10
Brisas Hotel	—	33	Fte. al mar	18	—	6
Royal	—	—	2 c. Playa	8	—	4
OCEANO						
Océano	C. Corr. 14 (Copetona)	—	4 c. Playa	15	—	5
San Sebastián	Av. y L. Méndez	—	4 c. Playa	15	—	4
Parque Hotel	Balneario	—	Sobre Playa	17	—	9

NOTA: Por razones de espacio, citamos solamente los hoteles de Miramar y Necochea de mayor capacidad. Para ampliar datos, dirigirse, en Miramar, a Turimar, Diagonal Cincuentenario 625; Turismo Miramar, Galería Riviera, Local 18 o Casa de Miramar, Paraná 433, Buenos Aires. En Necochea: Asociación de Hoteles, Rambla Municipal, playa.

Orense y Océano son dos pequeños pueblitos junto al mar, que difieren de Mar del Sur, por ejemplo, en el tipo de edificación. Ambos cuentan con hoteles, bares, almacenes, y están dotados de todas las comodidades necesarias para asegurar al turista una estada tranquila y agradable. La principal actividad en ellos, aparte del baño de mar y la charla con los nuevos amigos que se van conociendo, es la pesca, que toma cada día mayor incremento.

ORIENTE:

CON SABOR DE AVENTURA

Alguna vez usted pensó en huir totalmente de la civilización, siquiera por dos o tres meses. En buscar una playa perdida en el Pacífico, lejos de todas las rutas, donde vivir en una carpa, en plena soledad, sin hacer otra cosa más que bañarse en el mar, dormir, pescar y cocinar usted mismo el producto de su pesca. Sí, lo pensó. Estamos seguros, porque todos lo pensamos alguna vez. Lo que orurre es que nunca nos decidimos a hacerlo, porque en las islas del Pacífico siempre existe el peligro de que llegue un barco norteamericano y eche a perder todo el encanto.

Pues bien: ese lugar existe, sin embargo, y no es necesario irse hasta el Pacífico para encontrarlo. Está a sólo unos 600 kms. de Buenos Aires, por la ruta 3. Más allá de Necochea y de Claromecó. Y además, lo cual es muy útil para la parte formal, se llama Oriente.

A 22 kms. de la pequeña localidad del mismo nombre, por un camino de tierra que termina en una especie de montaña rusa, se llega a la playa. En total, habrá unas ocho o diez casitas, obra de esforzados pioneros que desafiaron la amenaza de los médanos para hacer allí sus viviendas de veraneo. Y además, está "El Dinamarqués Solitario", que es el único que está siempre, porque vive allí permanentemente. Un viking alto, canoso, de ojos azules que mira a lo lejos. Tiene una especie de bar y almacén, que atiende cuando quiere, y cuando no, se va a pescar y a pasarse largas horas mirando el mar y soñando con su lejano país.

Los fines de semana aparece uno que otro grupo de gente del pueblo próximo, y a veces el dueño de alguna de las casitas se instala por una temporada, con lo cual ya parece que hubiera allí una multitud. Además, una que otra botella que llega traída por las olas, con el mensaje de algún náufrago. Quizá una muchacha, venida no se sabe de dónde, que aparece una mañana tomando sol en la playa. Y nada más. ¿Se necesita acaso algo más para gustar el sabor de la aventura?

es pecado confesarlo ?

En la fabricación de bujías **AUTO-LITE** hemos aprovechado la experiencia y los adelantos de la mundialmente conocida firma The Electric Auto-Lite Co. de EE.UU. Con su licencia y bajo su supervisión en nuestras plantas de Lanús, donde trabajan 1.000 argentinos - ingenieros, técnicos, empleados y obreros - se producen las famosas bujías **AUTO-LITE**, con la misma calidad que consagró a The Electric Auto-Lite Co. como proveedora de los más grandes fabricantes de automotores del mundo.

AUTO-LITE®

ingeniería en encendido

BUJIAS
AUTO-LITE
PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.

CON LICENCIA EXCLUSIVA DE THE ELECTRIC AUTO-LITE COMPANY, OHIO U. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

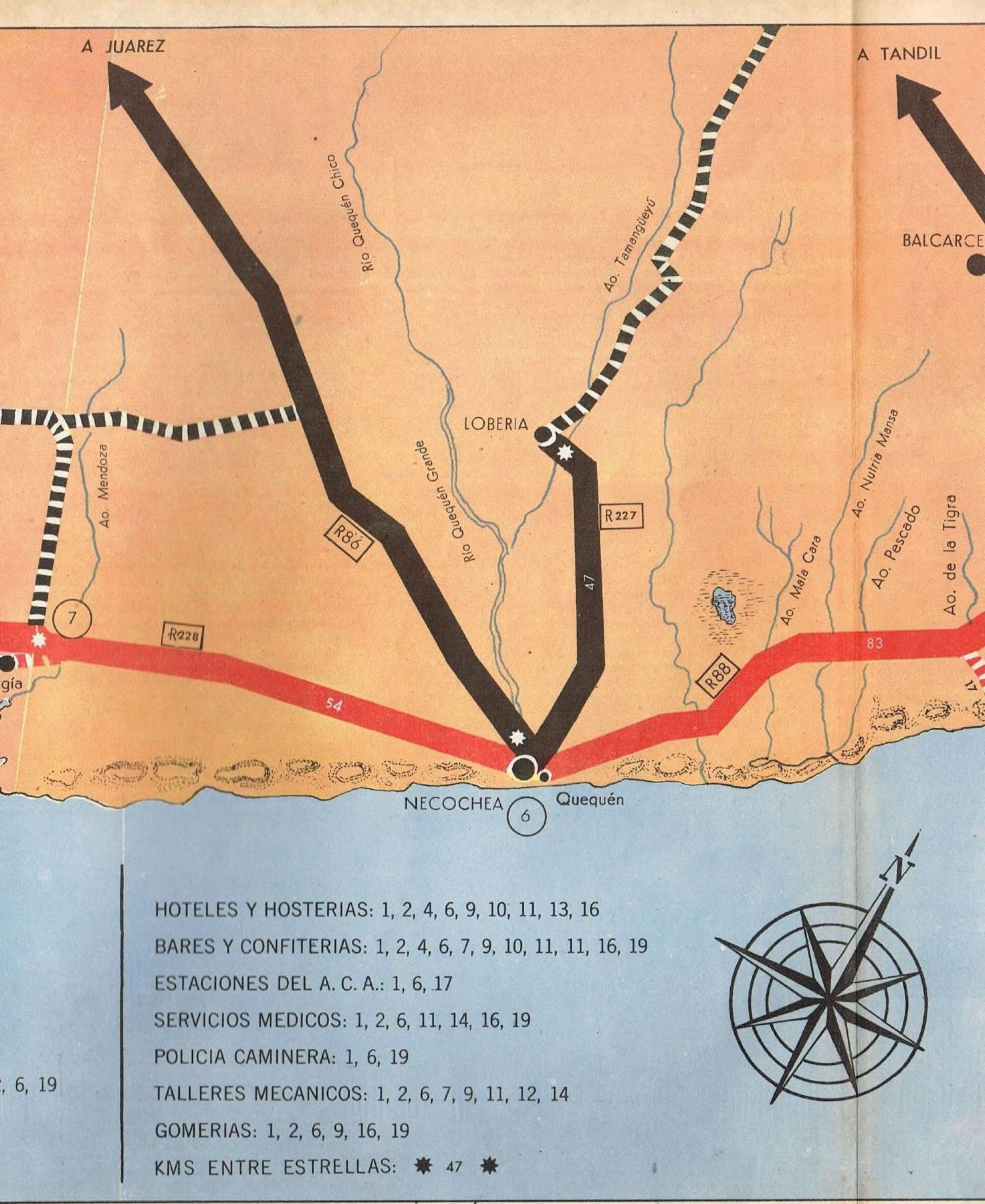
más allá de MAR DEL PLATA

PARABRISAS AGRADECE LA VALIOSA COLABORACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Cortar con cuidado por la línea de puntos

He aquí el itinerario preparado por el Equipo Técnico de PARABRISAS hacia las playas de la tranquilidad y el descanso. Algunos caminos son conocidos; otros, enteramente nuevos para usted. Nuestros expertos los han recorrido palmo a palmo para que, a través de la descripción que le ofrecemos, usted pueda viajar por todos ellos sin dificultad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



HOTELES Y HOSTERIAS: 1, 2, 4, 6, 9, 10, 11, 13, 16

BARES Y CONFITERIAS: 1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 11, 16, 19

ESTACIONES DEL A. C. A.: 1, 6, 17

SERVICIOS MEDICOS: 1, 2, 6, 11, 14, 16, 19

POLICIA CAMINERA: 1, 6, 19

TALLERES MECANICOS: 1, 2, 6, 7, 9, 11, 12, 14

GOMERIAS: 1, 2, 6, 9, 16, 19

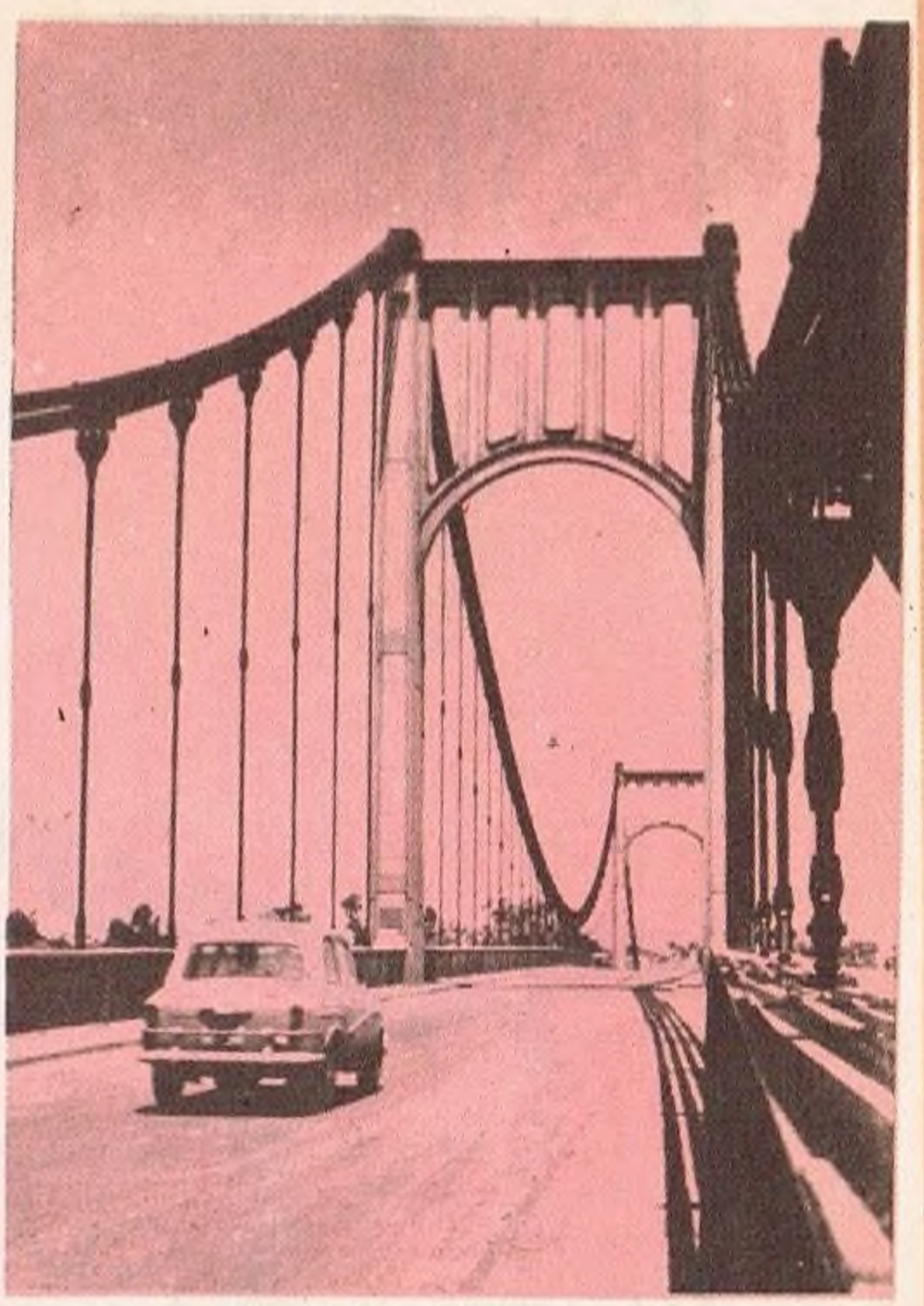
KMS ENTRE ESTRELLAS: ✸ 47 ✸

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

derecha, luego a la izquierda y (ojo, no confundirse con el camino vecinal que sale a la izquierda) nuevamente a la derecha. Se hace un tramo de 4½ kilómetros, doblando a la derecha primero y 1½ kilómetro más adelante a la izquierda, para ir directamente hasta la estación de Lin Calel. Siga hacia la izquierda por la calle paralela a las vías, que algo más adelante se aleja en diagonal a la izquierda. A 4½ kilómetros de esta curva el camino dobla a la derecha y dos kilómetros más adelante a la izquierda. Allí es cortado por otro camino, por el que hay que tomar hacia la izquierda, haciendo los siguientes tramos: 2 kilómetros y doblar a la izquierda; 1½ kilómetro, doblar a la derecha; 2 kilómetros, doblar a la izquierda; 2 kilómetros, doblar a la derecha; 1 kilómetro, y a la derecha; 2 kilómetros y a la izquierda, tras lo cual hay un tramo de 6 kilómetros casi recto, salvo dos breves desvíos, uno a la izquierda y otro a la derecha. Luego se dobla a la derecha y se sigue por espacio de 2 kilómetros para volver a la izquierda por el camino de 4 kilómetros que lleva al balneario. Parece un poco complicado ¿verdad? Pero le damos todos estos detalles para que no se confunda con las calles vecinales.

CLAROMECO - ORIENTE: La salida es por el mismo camino de 4 kilómetros, pero en lugar de tomar por el que llegó, dobla a la izquierda otros 2 kilómetros y luego nuevamente a la izquierda, para tomar, 1½ kilómetro más adelante, el camino al pueblo de Oriente. Al llegar a la ruta paralela a las vías dobla a la izquierda, y una vez en el pueblo tome por la calle principal, que se prolonga en el camino de 22 kilómetros por el cual se llega al balneario. El último tramo de este camino, cubierto de conchilla, a causa de la singular topografía del terreno, de pequeñas lomas consecutivas, se convierte en una especie de montaña rusa que obliga a manejar con precaución.

ORIENTE - IRENE - RUTA 3: Si desea volver directamente a Buenos Aires, puede dirigirse a Irene y tomar desde allí la Ruta 3. Para ello, debe desandar lo andado desde Oriente, atravesar las vías y seguir por el camino de tierra de 22 kilómetros que lo llevará hasta la ruta pavimentada. El itinerario por la Ruta 3 ha sido detallado en el Mapa Nº 1 de Parabrisas: Buenos Aires - Bahía Blanca, que usted puede consultar para seguir su viaje a partir de este lugar.



MAR DEL PLATA - MIRAMAR: El camino, de 46 kilómetros, pasa por Punta Mogotes y el Faro, y sigue bordeando la costa hacia el sureste, pavimentado en toda su extensión. Dejamos atrás Chapadmalal, con su conjunto de imponentes hoteles, y poco después encontramos, a la izquierda, el campamento de ATACARA, exclusivo para la asociación formada por quienes hacen turismo con la casa a cuesta, en "trailers". A unos cinco kilómetros de Miramar, hacia la derecha, están los hermosos links del club de golf, con su elegante Dormy House. Y cuando empiezan a divisarse las primeras casas del balneario, antes de llegar al Arco de San Martín, podrá ver a la derecha el cartel de la quinta del Ministerio de Asuntos Agrarios, destinado a los acampantes con carpa y mochila. El camino lleva directamente, pasando el Arco, al Boulevard Marítimo y a la rambla, en la zona donde están los principales hoteles.

MIRAMAR - MAR DEL SUR: Puede ir por el camino de tierra, de 19 kms., que se encuentra en muy buen estado. Saliendo de la Rambla, tome por el Boulevard Bartolomé Mitre y doble a la izquierda por la Avenida San Martín, seis cuadras después de la plaza. Derecho por ésta saldrá al camino, que lo llevará directamente a Mar del Sur.

MIRAMAR - NECOCHEA: También por el Boulevard B. Mitre, pero al llegar a la calle Sarmiento, que limita la plaza Alvarado por el Norte, doble a la derecha hasta la Diagonal 2, Fortunato de la Plaza. Haga seis cuadras por ésta y encontrará la calle 9, que se prolonga en un camino de 17 kilómetros, perfectamente pavimentado, con suaves curvas y bordeado de imponentes arboledas de eucaliptos y extendidos sembrados. Al llegar a la Ruta 88 doble a la izquierda, para recorrer los 83 kilómetros que lo separan de Necochea. El camino, de reciente pavimentación, se encuentra en perfectas condiciones, a excepción de un breve tramo de 4 kilómetros, 8 antes de llegar, en el cual hay una sola mano de pavimento, siendo la otra de tierra apisonada. Se atraviesa luego el pueblo de Quequén, para cruzar el puente que atraviesa el Rio Quequén Grande y va a dar a la altura de la Av. F. Alcorta. Doble enseguida a la izquierda y siga derecho para tomar el camino costanero por el cual se llega a la Rambla y a la zona céntrica de la playa.

NECOCHEA - ORENSE: Es necesario salir a la Ruta 228, que va a Tres Arroyos, para lo cual debe tomarse por la Avenida Abasolo y cinco cuadras más adelante doble por la Av. J. F. Uriburu hasta la Av. F. Alcorta, donde dobla a la izquierda. A partir de la plaza Dardo Rocha esta Avenida se denomina Alsina y empalma con la ruta, cuyo pavimento se encuentra en excelente estado y no presenta ningún problema en toda su extensión, 54 kilómetros más adelante, pasando el Restaurante San Antonio y la Estación de Servicio de YPF, sale a la izquierda un camino de tierra, de 40 kilómetros, que pasa por Energía y Cristiano Muerto para llegar al pueblo de Orense. Algo más allá de la estación encontrará, a la izquierda, el cartel indicador del camino, también de tierra, que lo llevará al balneario. Son quince kilómetros que, en general, se encuentran en buenas condiciones, salvo algunos baches que es necesario tomar con cuidado. En el último tramo está cubierto de conchilla. siendo necesario doblar a la derecha, al llegar al pueblo, para tomar por la calle principal que va hasta la playa.

ORENSE - CLAROMECO: Por el mismo camino se vuelve al pueblo, doblando a la izquierda para retomar la ruta de tierra. Como todos estos caminos carecen de mojones indicadores de kilómetros, y los carteles están en su mayoría muy borrosos, conviene tomar las distancias en el cuentakilómetros, aunque las posibilidades de error son mínimas, para no salirse del "camino real" a una de las calles vecinales que lo atraviesan. No obstante, es preferible llevar papel y lápiz para ir anotando los kilometrajes parciales y compararlos con nuestras indicaciones. A 16 kilómetros de Orense hay que doblar a la derecha y seguir 13 kilómetros más hasta San Francisco de Bellocq; se hace luego un kilómetro, doblando a la izquierda para volver a doblar nuevamente a la izquierda un kilómetro y medio más adelante. El camino es ancho y abovedado, condición que se mantiene por espacio de unos 8 kilómetros; los últimos 14 presentan algunas irregularidades fáciles de salvar en general si se maneja con precaución.

CLAROMECO - OCEANO: Se sale de Claromecó por el mismo camino, pero a 3 kilómetros del pueblo, al llegar a la bifurcación se toma hacia la izquierda. 8 kilómetros más adelante se vuelve a doblar hacia la izquierda: hay un tramo de cuatro kilómetros y medio tras el cual hay que doblar primero a la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA EN LATINOAMERICA

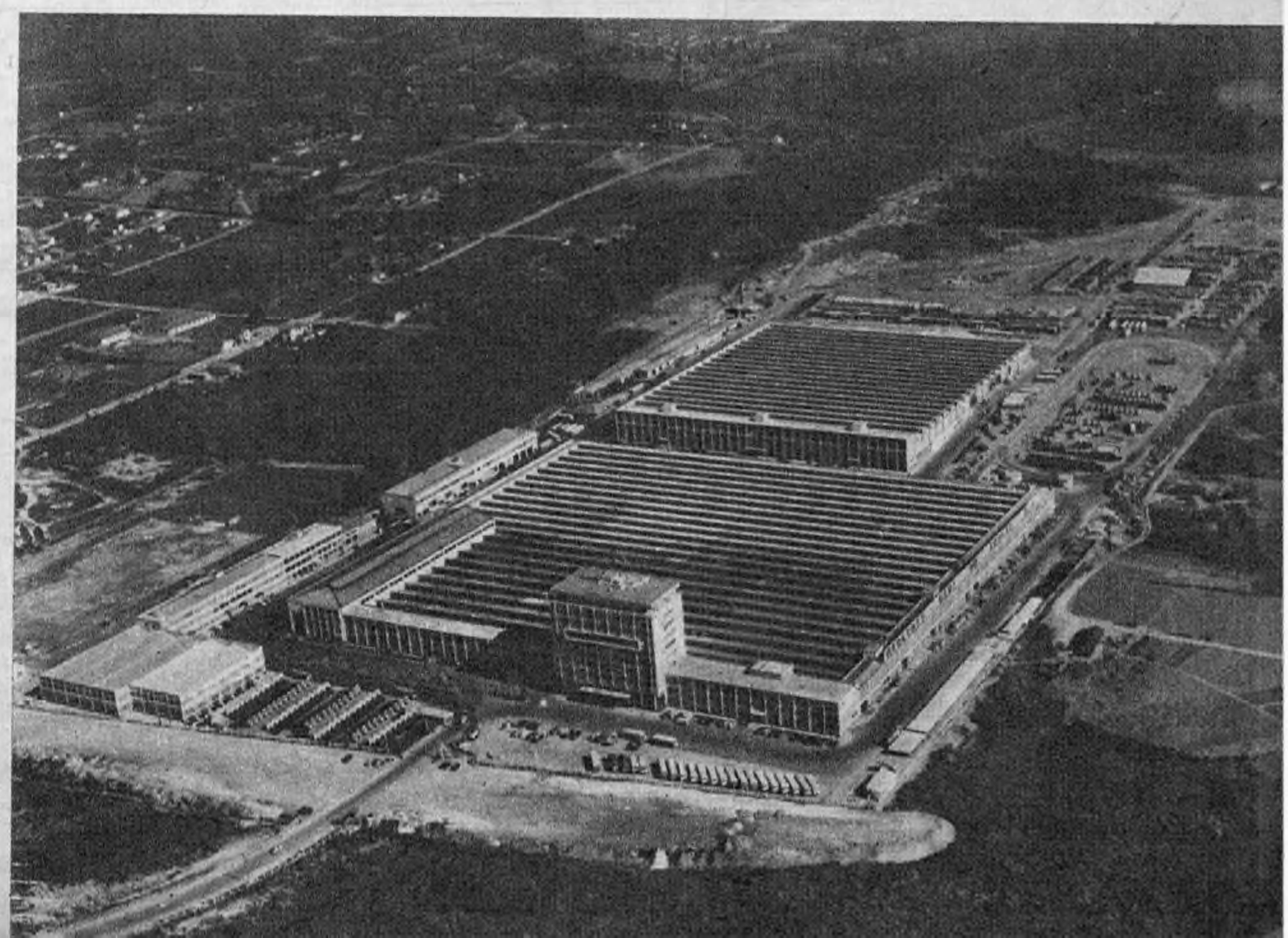
ENTRE los países de Latinoamérica que podían ambicionar una industria automovilística propia, era lógico que salieran adelante Brasil y Argentina, y probablemente en este mismo orden, ya sea por el mercado interno que ofrecen, por el equipamiento industrial de que disponen, así como por las posibilidades de servir a mercados adyacentes.

Pero vale la pena examinar otros de los motivos a base de los cuales tanto en Brasil como en la Argentina el comienzo de la industria automovilística ha sido tan espectacular y violento. Brasil cuenta actualmente con 15 fábricas, y la Argentina piensa tener pronto ¡nada menos que 24! ¿Por qué al comienzo de nuestra actividad automovilística tenemos más fábricas en estos países que las que hay después de años de especialización en los más desarrollados países europeos?

Las condiciones en las cuales se han creado fábricas de automóviles en Europa son muy diferentes de las actuales en América latina. En Europa, al comienzo había una población de muy limitado poder adquisitivo, sumamente desconfiada hacia el nuevo vehículo, y los fabricantes eran pioneros, artesanos, inventores que ambicionaban más afirmar el nuevo medio que producir un gran número de automóviles. Paulatinamente los autos se perfeccionaron, los fabricantes se multiplicaron, el público aceptó el nuevo medio de transporte y los fabricantes más exitosos, los más competentes y los económicamente más fuertes superaron a los demás, que quedaron rezagados y terminaron por desaparecer.

La competencia internacional se hizo más fuerte, y cada industria nacional tuvo que producir lo mejor que podía para subsistir y para ganar mercados; debieron instituirse fuertes barreras aduaneras para de-

Vista aérea de las instalaciones industriales de la Mercedes-Benz de Brasil S. A., en San Bernardo do Campos (Estado de San Pablo).



fender las industrias nacionales, encareciendo sensiblemente los vehículos extranjeros.

Las condiciones actuales que se verifican en América latina son muy diferentes. El público no solamente ansía tener autos, sino que está dispuesto a cualquier sacrificio para conseguir uno. Además, el público ya conoce mucho de automóviles, y exige autos siempre más perfeccionados. El pionerismo ya no tiene objeto. Por eso, en lugar de crearse pequeñas industrias, entraron directamente en acción los fabricantes experimentados, y por eso se van fabricando casi únicamente modelos ya probados y experimentados.

Y una vez que los gobiernos reconocieron la necesidad de favorecer el establecimiento de una de las industrias que más contribuyen al desarrollo total de una nación, las casas interesadas se abalanzaron.

Sus posibilidades de exportar a los países en los cuales iba a establecerse una industria local, desaparecían, y no les quedaba otro camino que establecer en ellos sus propias fábricas. Y tenían que hacerlo desde el comienzo, o quedarían forzosamente excluidos para siempre. Por eso, cuando las primeras fábricas de automóviles decidieron establecerse en Brasil y en Argentina, todas las más grandes fábricas se decidieron a participar en la carrera desde la largada, o todavía con tiempo suficiente para alcanzar a las que ya habían salido. Y sabemos de algunas grandes fábricas que han titubeado en establecerse y que lo están lamentando amargamente.

La convivencia de tantas fábricas no es un fenómeno extraordinario: existe en muchos países europeos y es característica de los Estados Unidos, donde además de un enorme surtido de productos nacionales, se venden ahora por centenares de miles los pequeños automóviles europeos.

EL PANORAMA BRASILEÑO

Durante la campaña electoral, el presidente Juscelino Kubitschek afirmó que Brasil llegaría en 1960 a fabricar 50.000 vehículos por año, con un 95 % de su peso total de origen exclusivamente local. Dicha cifra ha sido hoy superada, ya que a fines de 1959 los automóviles que habían salido de las fábricas brasileñas eran 110.000, producción que se calcula llegará a los 150.000 al finalizar el año 1960.

Rural Willys de Brasil. Tracción en dos ruedas, motor delantero, embrague monodisco a seco. Tres marchas adelante y una atrás. 2º y 3º sincronizadas.

Pick up Chevrolet (Brasil). Tres velocidades, amortiguadores telescópicos motor 142 HP, chasis reforzado.

La industria automovilística brasileña nació en 1957, y al finalizar el cuarto año se prevé una producción de no menos de 170.000 vehículos por año a partir de 1961. Este resultado ha sido posible principalmente por una serie de medidas oficiales que favorecían la realización de un panorama tan ambicioso. Se creó por decreto el "Grupo Ejecutivo de la Industria Automovilística" (GEIA), mediante el cual se daban los lineamientos definitivos a un movimiento industrial que comenzaría a dar sus frutos apenas un año después.

La organización de GEIA constituye un paso avanzado hacia la desburocratización de la administración pública, ya que sus resoluciones representan decisiones simultáneas de los distintos organismos estatales que la integran. Se trata de una organización de forma colegiada que simplifica al máximo el trámite previo a la materialización de un proyecto, ya que éste es discutido exhaustivamente en mesa redonda por sus integrantes, evitando el largo y enojoso papeleo burocrático que hace interminable su resolución.

Se limitó la importación de piezas que ya se produjeran en el país y para vehículos montados; en el momento de encarar el programa automovilístico, ya funcionaban en Brasil 1200 fábricas de piezas de autos en las cuales estaba ya el embrión de la industria automovilística. Es decir que, a la inversa de lo que sucedió en Estados Unidos y en Europa, la fabricación de vehículos propiamente dicha encontró, al implantarse, una industria del repuesto en pleno funcionamiento.

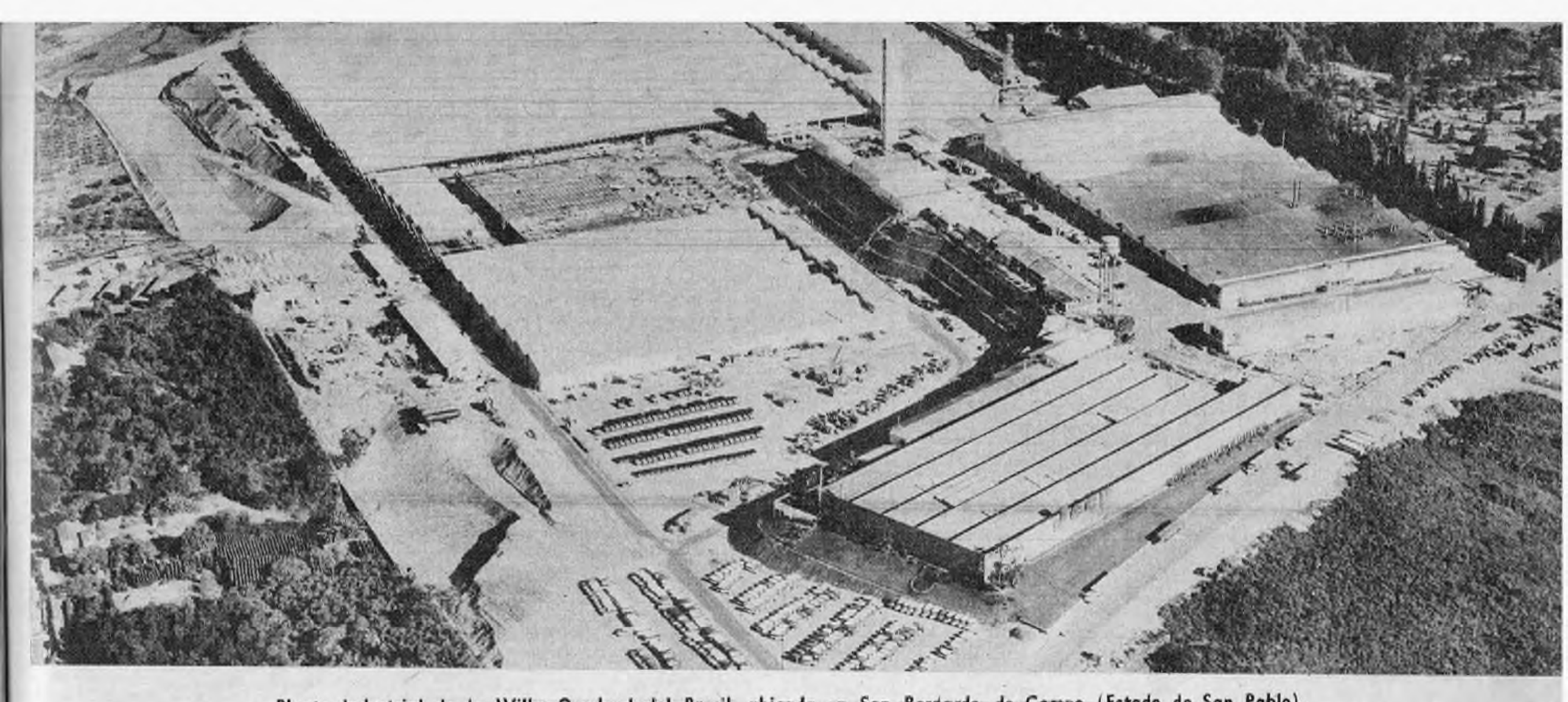
Se liberó de derechos aduaneros la importación de equipos de producción, repuestos y herramientas destinadas a la fabricación de material automovilístico. En el sector cambiario, fiscal y crediticio se concedieron facilidades muy considerables, dando a la industria automovilística el tratamiento reservado a las industrias básicas del país.

Por otro lado, se estableció un plan de nacionalización progresiva a través de porcentajes obligados de piezas fabricadas en el país en relación con el peso total del vehículo. Dichos porcentajes se pueden observar en el siguiente cuadro:

Tipo de vehículo	ETAPAS DE REALIZACION				
	31/12/56	1/7/57	1/7/58	1/7/59	1/7/60
Camiones	25 %	40 %	65 %	75 %	90 %
Jeeps	50 %	60 %	75 %	85 %	95 %
Camionetas, camiones livianos y furgones	40 %	50 %	65 %	75 %	90 %
Automóviles		50 %	65 %	85 %	95 %

Camino de esperanza. Rumbo a Brasilia, ciudad del futuro, se abren paso los automotores, por las carreteras practicadas a través de los espesos montes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Planta industrial de la Willys-Overland del Brasil, ubicada en San Bernardo do Campo (Estado de San Pablo).

Las fábricas establecidas en Brasil, registradas en el GEIA, son las siguientes:

Borgward do Brasil S. A.	*Automóviles*
Fábrica Nacional de Motores	*Camiones FNM (licencia Alfa-Romeo), automóviles Alfa-Romeo*
Ford Motor do Brasil S. A.	*Camiones y camionetas*
General Motors do Brasil S. A.	*Camiones y camionetas*
International Harvester do Brasil S. A.	*Camiones*
Máquinas Agrícolas Romi S. A.	*Micro-cupé Romi BMW, camionetas*
Mercedes Benz do Brasil S. A.	*Camiones, ómnibus, automóviles de nafta y Diesel*
N. S. U. do Brasil S. A.	*Automóviles*
Rover do Brasil S. A.	*Jeeps*
Simca do Brasil S. A.	*Automóviles*
Toyota do Brasil S. A.	*Jeeps*
Volkswagen do Brasil S. A.	*Camionetas y automóviles*
Vemag S. A.	*Camiones Scania Vabis, Jeeps DKW, automóviles DKW y camionetas DKW.*
Willys Overland do Brasil S. A.	*Jeeps, camionetas, pick-ups, automóviles Dauphine y Aéreo Willys*
Warsawa do Brasil S. A.	*Automóviles*

PRODUCCION BRASILEÑA

La producción de vehículos en Brasil desde su comienzo ha sido la siguiente:

Año		Producción total aproximada
1957		*31.000*
1958		*61.000*
1959		*110.000*
1960		*150.000*
1961	*(Previsión)*	*170.000*
5 años		*522.000*

En conclusión, Brasil tenía condiciones muy favorables como:

—Carencia de divisas para la importación de vehículos.

—Una extensión territorial de 8.500.000 km.², con zonas de producción muy separadas entre sí y necesidad de movilizar sus riquezas.

—Una red ferroviaria pequeña comparada con la vastedad de su territorio, debido a la naturaleza de su terreno.

—La necesidad de conectar rápida y económicamente los centros de producción con los de consumo.

Por lo tanto enfrentó el problema con decisión e inteligencia, creando un organismo elástico y eficiente, apoyándose en sus importantes industrias siderúrgicas y de repuestos, ofreciendo una cantidad de alicientes a capitales nacionales y extranjeros, los que alcanzan ahora a casi mil millones de dólares, haciendo posible el logro de resultados brillantes en un período extremadamente reducido.

PANORAMA ARGENTINO

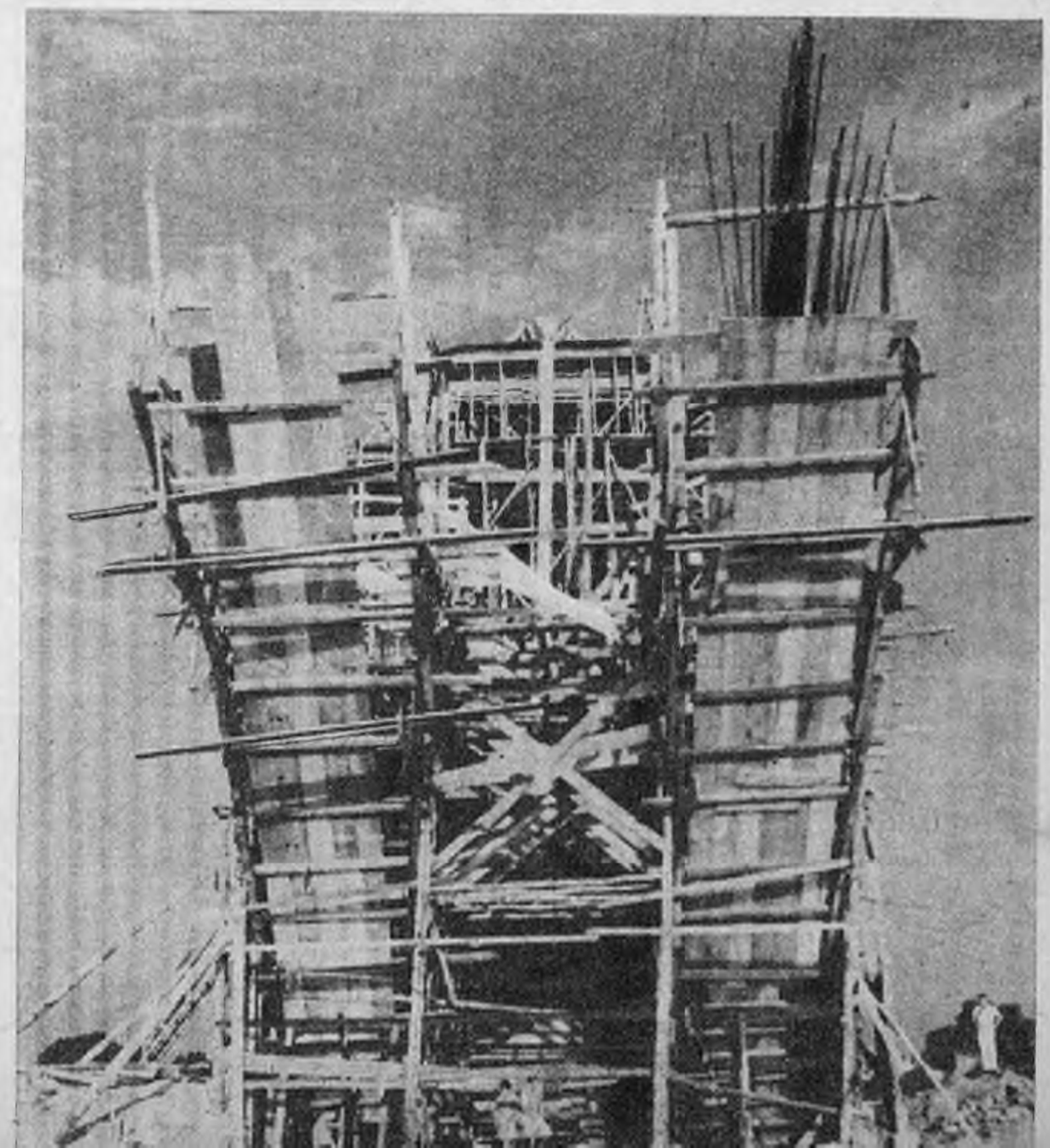
El panorama argentino tiene una obligada relación con el tema de esta nota; aunque es un poco temprano para hacer análisis y observaciones pueden señalarse algunos.

En la Argentina también se han verificado algunas condiciones favorables como:

a) Extensión del territorio y grandes distancias entre centros productivos.

b) Red ferroviaria poco desarrollada y material lento y anticuado.

Monumentales construcciones, que exigieron el trabajo por años y años de millares y millares de personas, fueron dando forma concreta a la nueva capital.



LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA EN LATINOAMERICA

c) Industria de los repuestos discretamente desarrollada.
d) Amplia capacitación industrial.
Pero hay otras no tan favorables como:
1) Escasa producción de acero.
2) Red vial limitadísima y en malas condiciones.
3) Medios financieros escasos y limitado interés de los inversores extranjeros.

En el plan general de industrialización no podía faltar la industria automotriz, máxime cuando la demanda de automotores se hace imperiosa y su insatisfacción puede significar un grave re-
Los primeros experimentos han producido resultados muy satisfactorios. La producción de la primera gran fábrica argentina de automotores que se ha instalado en nuestro territorio ha sido ampliamente absorbida. Nuestra producción de tractores es de ex-
traso en el progreso general del país.
celente calidad, y también es absorbida íntegramente.
Y las largas esperas a las que las fábricas obligan a los compradores son señales inequívocas de una fuerte demanda insatisfe-
cha en fuerte aumento.
La fiebre del automóvil es el producto de nuestra circulación, y el entusiasmo despertado por el Salón Internacional ha sido una nueva, aunque innecesaria prueba, de que nosotros también es-
tamos contagiados.
La iniciativa privada ya ha dado pruebas de su capacidad productiva y de su gran fe en las posibilidades de nuestro mercado.
Lo que falta ahora es el apoyo del gobierno, que, desburocratizando, aliviando recargos y sobre todo realizando el plan vial, fa-
vorezca el desarrollo de esta importantísima nueva industria. Y en la realización del plan vial deben estar comprometidas, no sólo las autoridades nacionales, sino también las provinciales y municipales, colaborando todas en la solución de los graves problemas ya exis-
tentes y los futuros, permitiendo recorrer con facilidad, rapidez y economía nuestro enorme territorio, conectando centros de produc-
ción con centros de consumo, fomentando un turismo interno prác-
ticamente inexistente y llevando la civilización y el progreso a todos los rincones de nuestra patria.
Todo esto merece ser tratado con mayor amplitud, y por ello, en nuestro próximo número publicaremos el programa completo actualizado de la industria automotriz argentina.

POSIBILIDADADES DEL MERCADO COMUN LATINOAMERICANO

Algunas grandes fábricas no se han establecido simultáneamente en la Argentina y en Brasil, sino en uno solo de estos países. Por ejemplo, la Volkswagen, que está teniendo un enorme éxito en Brasil (producirá 70.000 automóviles en 1961), no vino a la Argentina; Fiat, que tiene un ambicioso programa entre nosotros, no se ha establecido en Brasil ni con los tractores. Y así, otros. Esto hace a su vez suponer que ciertos colosos no dejarán de pensar y propugnar la exportación de sus productos. Y el mejor método podría ser favorecer dicho intercambio por medio de un mercado común latinoamericano.
Sin embargo, las nacientes industrias tienen que ser protegidas por todos los medios, especialmente en sus períodos iniciales, el primero de los cuales está constituido por fuertes recargos aduaneros.
Es bastante difícil, por lo menos por el momento, prever un movimiento de tendencia favorable a la inclusión de productos de la industria automotriz en el mercado común latinoamericano. Además, hasta tanto la demanda interna no haya sido ampliamente satisfecha no se producirá ningún movimiento serio tendiente a favorecer las exportaciones y el intercambio.
No creemos tampoco que se pueda pensar con optimismo en la creación de una zona de libre comercio representada por productos fabricados en uno solo de los dos países; en cuanto los planes industriales de las grandes fábricas, una vez organizadas para satisfacer las demandas más urgentes, fatalmente se dirigirán a los sectores todavía no explotados: Brasil fabricará tractores para no importarlos de la Argentina, y la Argentina desarrollará a su vez su industria de piezas y repuestos.
Lo único que podrá beneficiar al público consumidor será, pues, la competencia entre el gran número de fábricas que se vienen organizando, lucha que además de repercutir sobre la calidad y quizás sobre los precios, seguramente mejorará las condiciones de pago, permitiendo así poner al alcance de un público más numeroso la producción nacional.

Omnibus Mercedes-Benz (Diesel) para transporte interurbano, con capacidad para 37 pasajeros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...burbujeante y rica como ella sola...

La bb todo el mundo...

bébala Ud. también!

ES UN PRODUCTO DE ORANGE CRUSH LTD. - EVANSTON, ILLINOIS - U. S. A.

NO cómo

"El automóvil se detuvo lentamente. El caballero saltó de su asiento, corrió a abrir la portezuela trasera y tendió la mano para que la dama se apoyara al descender. La gentil pasajera se incorporó en el vehículo, agachándose un poco para que el gran sombrero de viaje, sujeto con una banda de seda, no rozara la parte superior de la puerta. Pero al extender el pie para apoyarlo en el estribo dejó ver, bajo el ancho ruedo del vestido, un fino tobillo cubierto por una malla de seda negra. El se atusó el bigote y apartó la mirada discretamente..., aunque un poco tarde, mientras la dama balbuceaba, ruborizada, unas palabras de agradecimiento."

No es necesario aclarar que la escena pertenece a una romántica novela de principios de siglo, que el coche puede ser un Fiat 1908, con motor de 4 cilindros, de 14/16 HP, con carrocería tipo berlina. Si la dama del relato hubiese tenido que bajar del descendiente en línea directa de aquel nacrónico modelo, es decir, de uno cualquiera de los actuales "chicos", sus problemas hubieran sido infinitamente mucho mayores: tenerse el sombrero con ambas manos para no perderlo al pasar la puerta, cuidar de no pisarse el ruedo del vestido ni de que éste, al deslizarse para bajar, no se le fuera hacia arriba dejando ver —¡horror!— hasta más de la mitad de la pantorrilla; sujetar al mismo tiempo la

NO

Usted no creyó que le fuera a ocurrir "esto", ¿verdad? La estaban esperando, llegó apurada, estacionó el coche de cualquier manera, abrió la puerta pensando en otra cosa, y salió. Y recién entonces advirtió que la miraban de una manera muy especial. ¿Qué hacer en este caso? En primer lugar, no poner esa cara comprometedora. Es necesario mantener el control lo suficiente como para no traicionar la turbación, y salir del paso con la mayor naturalidad posible.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bajarse de un auto

SI

Para evitar problemas al bajar del coche, hay que pensar ciertos movimientos, ciertas actitudes, tal como se estudian ante el espejo los gestos que prestan mayor gracia a un rostro, hasta que se convierten en un hábito. Antes de abrir la puerta, fíjese si la falda le cubre las rodillas. Después, abra, gire sobre sí misma y extienda ambas piernas hacia afuera. De esta manera no tendrá inconvenientes desagradables, y, si la miran, será por su encanto en general y no por ciertos atractivos fáciles y baratos.

sombrilla, etc. Y es probable que terminara con el sombrero sobre los ojos, el ruedo del vestido colgando, la sombrilla partida en dos, roja de indignación y espanto.

Con el correr de los años y la evolución de modas y modelos, los vestidos se fueron simplificando más o menos al mismo ritmo que las carrocerías de los automóviles. A medida que se acortaban las faldas fueron bajando los asientos, a tono con las nuevas líneas aerodinámicas del "torpedo", más alargadas. Desapareció el gran sombrero y aparecieron los coches "compactos" y "supercompactos". Y poco a poco, la mujer dejó de ser la aprensiva pasajera sentada en el asiento posterior, para convertirse en la compañera del conductor, alegre y confiada, o sentarse ella misma al volante, segura de sí, audaz, más hermosa entre las formas y colores de los coches modernos.

Pero a lo largo de estas transformaciones no desaparecieron ciertos problemas derivados de la relación mujer-automóvil. Y si para la abuela era todo un juego de habilidad descender del altísimo modelo 1908 sin dejar ver de su persona más de lo que le permitían a una dama las normas de la moral y las buenas costumbres —esto es, poco más de la punta del zapato—, la nieta debe efectuar con la misma habilidad determinados movimientos para descender de su diminuto coche sin quebrantar esas normas

cómo NO...

—cuyo alcance se ha modificado, desde luego—, ni atraer sobre su persona las miradas inquietantes de los peatones detenidos por el interesante espectáculo.

EL AUTOMOVIL Y LA CONDICION DE MUJER

Incorporada a todas las actividades de la vida moderna a la par del hombre, la mujer podría haber modificado inclusive su vestimenta para adecuarla a sus nuevos quehaceres, como querían las líderes de los movimientos feministas. Pero si bien ha llegado a colocarse en un plano de igualdad casi absoluta con el sexo opuesto, no debe (ni puede) olvidar que siempre hay una diferencia —la misma que hizo exclamar a cierto caballero francés: "¡Vive la difference!"—, a partir de la cual se manifiesta y proyecta su condición de mujer en todas sus ideas, actitudes, reacciones, gestos y movimientos.

Por consiguiente, si bien puede desempeñar las mismas actividades que el hombre, debe hacerlo siempre como una mujer, sin traicionar en ningún momento su condición de tal, sin perder ni un ápice de femineidad.

¿Qué tiene que ver todo esto con la manera de bajar del automóvil? Mucho. Un hombre puede bajar de su coche de cualquier manera. Una mujer, no. Debe recordar que, por menos que se lo proponga —la verdad es que siempre se lo propone—, es habitualmente el centro de todas las miradas, especialmente las masculinas, y hacerlo con elegancia, con gracia, como si en lugar de estar efectuando un movimiento a menudo incómodo para salir del vehículo, estuviera dando un paso de baile. Lo contrario sería pretender olvidar esa condición, desentenderse de ella, desdeñarla. Consecuencia: esa traición con la que no se logra afirmar un carácter masculino, le acarrea, en cambio, un fracaso como mujer. Y esos fracasos, fáciles de sobrellevar en los años jóvenes, al ir acumulándose endurecen el gesto en el rostro falsamente juvenil y acentúan el rictus amargo de la soledad.

Podría decirse que estamos dramatizando demasiado sobre algo que, en fin de cuentas, tiene relativa importancia. Pero esta es una revista de automovilismo, y aquí tenemos que referirnos específicamente a la mujer en su relación con el automóvil. Otros hablarán de la mujer y el fútbol, la Bolsa o la política internacional. Nosotros la vemos manejando un automóvil, deteniéndolo en una esquina céntrica y descendiendo de él. ¿Qué ocurre entonces? ¿Se la admira por su belleza, por su distinción, por su encanto? ¿O se clavan las miradas en el provocativo despliegue de sus piernas en primer plano, acentuado por una expresión desdeñosa, picaresca o fingidamente recatada?

No escribimos esto guiados por un puritanismo retrógrado y absurdo. Nos aterran las ligas de moral y las comisiones de censura. En cambio nos gusta, palabra de honor, admirar unas bonitas pantorrillas femeninas, bien torneadas, como parte de un tod

NO

¡Cuidado: obreros trabajando! Pero a la señorita que desciende del coche parece no importarle mayormente el atraso que causará la distracción del operario, atraído por el inesperado despliegue, al que se añaden los movimientos poco gráciles a que obliga el esfuerzo efectuado para bajar mal.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SI

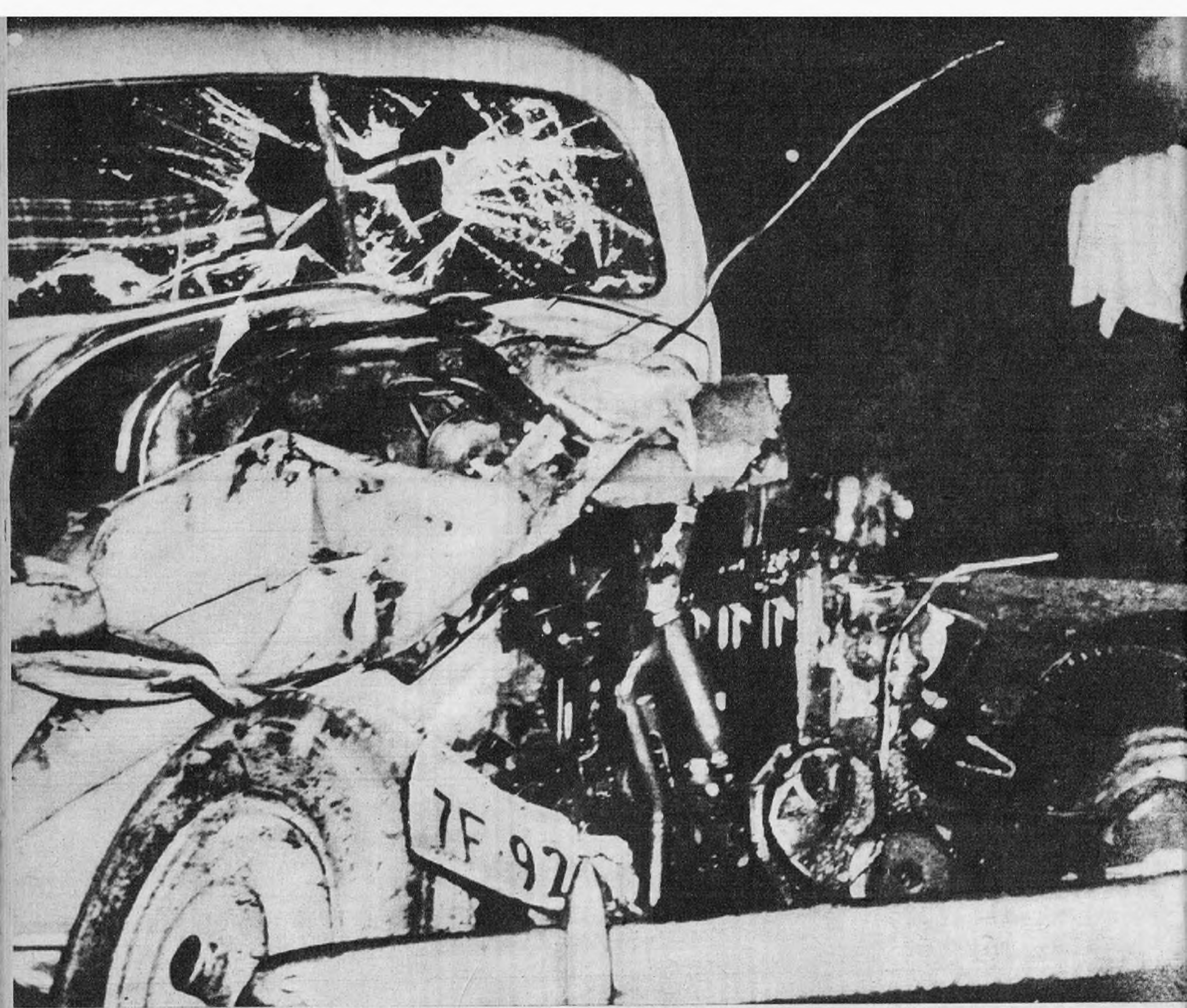
¡Cómo! ¿La misma señorita, bajando del mismo coche, en el mismo lugar?... ¿Y nadie la mira?... Seguramente, alguien le explicó cuál era la manera correcta de hacerlo. Que hacerlo bien demanda mucho menos esfuerzo y resulta mucho más simple que cuando se baja mal. Con lo que se demuestra nuevamente que es más fácil —y, en este caso, más elegante— hacer las cosas bien.

armónico y elegante. Pero cuando esas piernas son desplegadas en un movimiento torpe, el espectáculo puede resultar un fracaso. Y entiéndase bien que cuando hablamos de las piernas no nos detenemos al llegar a las rodillas.

La joven que descendía hace cincuenta años de la alta berlina tenía en cuenta hasta el menor detalle de su persona, y cuidaba sus movimientos al punto de ruborizarse porque se le veía el tobillo, pues había sido educada así. La joven de hoy, deportista, estudiante, mujer de negocios, incorporada a la dinámica de la vida moderna, no puede andar con tales remilgos, pero tampoco debe llevar su despreocupación al extremo de olvidar que el encanto femenino depende mucho menos de una exhibición de belleza física calculada en centímetros cuadrados, que de la sugestión que confieren los finos modales y la belleza espiritual.

¿SOLUCIONES?

No es nuestro deseo pecar de fastidiosos explicando aquí con un diagrama y siete explicaciones cada uno de los movimientos que permiten que descender de un auto sea una pequeña obra de armonía y elegancia. Hablamos en confianza, a mujeres seguras de sí mismas, en la seguridad de que la mejor ayuda es esta breve advertencia. Lo demás, estamos seguros, lo harán ellas, con esa mezcla de ingenio e intuición que las hacen tan apreciables. Tal vez no lo notaron, tal vez no llegaron a preocuparse demasiado por el problema. Lo que mostramos aquí es nuestro aporte. Aunque algunos terminen odiándonos, sabemos que para algo *servirá*. ✦



el consejo publicitario argentino

UNA INICIATIVA DE DRAMATICAS POSIBILIDADES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los argentinos vivimos no hace muchos años una interesante experiencia colectiva. La sombra oscura de la epidemia —polio— había caído entre nosotros. Un saludable temor galvanizó voluntades y las gentes de todos los lugares se largaron a la calle. Fregaron paredes, baldearon veredas, quemaron basuras. Prácticamente en horas la República cambió de cara. Cuadrillas de chicos pedían monedas por las casas, compraban cal y pinceles y pintaban los cordones de las veredas, las cercas, los árboles. Por un par de semanas vivimos en barrios y villas alegremente limpios. Hasta que todo pasó, y aquel impulso murió, como si ya no hiciera falta aquello que se estaba haciendo.

El mundo moderno es complejo. Poderosas organizaciones crean y producen una infinita gama de cosas útiles. Otras organizaciones igualmente fuertes desarrollan sabias e inspiradas campañas para difundir entre el público el conocimiento de esos productos y sus ventajas. Los medios —diarios, revistas, radios, TV, etc— ofrecen el vehículo apropiado para esa difusión de sus tiradas y audiciones millonarias.

UNA GENEROSA INSPIRACION

Nadie duda de la utilidad de esa conjugación de capacidades técnicas. Pero en los hombres que las manejan surge una inquietud llena de inmensas posibilidades. ¿Qué pasaría si productores, publicitarios y medios se reunieran para servir una causa de interés general?

Pensemos, por dar un ejemplo, en un par de cosas concretas. Todos sabemos que hace falta un banco de sangre. Una asociación lucha para ello. Consigue mucho, es verdad. Pero, ¿en cuánto variarían las cosas si esa sociedad, en vez de estar librada a medios escasos, defendidos con habilidad y heroismo, pero precarios, recibiera el impulso de una campaña nacional? Si esa campaña se planeara en profundidad, como pueden hacerlo nuestras grandes agencias de publicidad; si se la dotara de medios materiales eficientes, como podrían hacerlo las grandes industrias; si tuviera el vehículo inmenso que podrían brindarles los medios, llegaríamos a resultados totalmente inesperados.

¿Cuántos argentinos conocen este problema? Muy pocos más que aquellos que vivieron alguna vez el drama de una emergencia. Son muchos más los que ignoran todo en este asunto. No saben lo que significa una reserva bancaria de plasma sanguíneo. No saben qué útiles servicios prestaría. Si lo supieran, les resultaría difícil encontrar el lugar para hacer su aporte. Y aun cuando lo supieran, faltaría el esfuerzo intensivo y profundo, dramatizado como sólo lo puede hacer la propaganda moderna y difundido masivamente como sólo pueden hacerlo los topoderosos medios, que los impulsaría a sentir la necesidad —y la alegría— de ser solidarios.

La idea puesta en marcha es clara y concreta: Consejo Publicitario Argentino es el nombre —sujeto a los cambios que resuelvan sus integrantes. Lo integrarán representantes de agencias de publicidad, de anunciantes y de medios (diarios, revistas, radio, TV). Ellos elegirán un ejecutivo —la junta directiva.

COMO FUNCIONARA EL CONSEJO

Hay deseos de hacer. La deliberación puede ser amplia y exhaustiva. Pero llegado el acuerdo final, la tarea exige decisiones inmediatas, ritmo dinámico. Para ello, determinada la orientación y el tema, una comisión de trabajo —tres miembros, uno por cada sector integrante del Consejo— se pondrá en acción y movilizará los recursos que se le hayan asignado.

Se piensa bien, con sentido de futuro. ¿Qué pasará cuando se discuta sobre lo que corresponde hacer? Los problemas urgentes son muchos; determinar cuál es el más importante, muy difícil. ¿Quién puede hacerlo mejor? Los hombres que están en la acción pueden reconocer que ese mismo hecho, tan auspicioso a la hora de las realizaciones, puede restarles alguna perspectiva en el enfoque general. Seguros de lo que quieren y lo que pueden, son capaces de declinar en otros la fijación de normas y prioridades. ¿Quiénes fijarán estas prioridades, quiénes dirán qué es lo más urgente y necesario? Para eso será creado un *comité de opinión*. Hombres de la industria, el comercio, la banca, las finanzas, la instrucción pública y las profesiones liberales integrarán este comité. Serán aquéllos que, a través de probada experiencia, hayan definido ese tipo de personalidad que hace que las comunidades se vuelvan a ellos con sus interrogantes cuando necesitan la opinión levantada por encima de pasiones e intereses.

PARA UN MUNDO MEJOR

¿Qué puede hacerse? ¿Qué debe hacerse? Espontáneamente van apareciendo las ideas en un "crescendo" fluido, rico de sugerencias.

¿Cuántos millares de hectáreas de bosque se queman inútilmente en nuestro país? Mucho más de lo inevitable. ¿Por qué? El turista en los lagos del Sur ve los carteles y oye a los guardabosques que previenen contra los incendios y recomiendan contra los incendios y recomiendan precauciones incansablemente. Pero eso es poco. El hombre acostumbrado a tirar al suelo la colilla de su cigarrillo, por buena voluntad que tenga, puede hacerlo distraídamente, si no se ha creado en su mente, por una propaganda profunda e intensiva, el reflejo condicionado que le impida hacerlo.

Hay un mundo inmenso de maravillosas posibilidades. Cuando los hombres de la industria y el comercio —los anunciantes— aporten dinero y asesoramiento; cuando las empresas de publicidad cooperen con sus magníficas posibilidades en el campo de la creación literaria y artística para llegar todos con la frase justa y la ilustración acertada; cuando los medios faciliten el uso de sus páginas en diarios y revistas, sus espacios en la radio y la TV, en el cine y en la vía pública, las campañas orientadas a "educar y orientar al soberano", como lo señala la declaración de propósitos del Consejo Publicitario Argentino adquirirán proporciones insospechadas y desconocidas.

LA PRIMERA OBRA

Comenzar una cosa es como haber hecho la mitad. Dejar una cosa a la mitad es como no haber hecho nada. Ahora que sabemos lo que quieren estos hombres del Consejo Publicitario Argentino, recogemos una idea que sería buen punto de partida.

Los argentinos vivimos una situación, que hoy es grave y muy pronto será tremenda: el tránsito anarquizado y en desorden, librado a la improvisación y al espíritu de aventura, y con proclividades al desastre. Son muy pocos los que saben qué puede y qué no puede hacerse en la calle. Si una campaña de proporciones colosales difundiera las reglas que rigen la convivencia de conductores y peatones en la vía pública, enseñara a chicos y grandes qué es lo mejor para preservar su integridad física y dotar a las autoridades de los medios para imponer las reglas, y al público, de la comprensión necesaria para aceptarlas y cumplirlas espontáneamente, no sólo mejoraríamos el estado actual y lamentable de las cosas, sino que prevendríamos situaciones que se nos están viniendo encima como una fatalidad.

Una gran idea ha sido lanzada y ya está poniéndose en acción, al impulso de hombres de empresa animados por un espíritu de solidaridad social. Ellos y su iniciativa merecen comprensión y, sobre todo, apoyo. Esperemos que no les falten, y veremos grandes cosas. ✦

Las actividades del Consejo Publicitario Argentino se desarrollan, provisionalmente, en San Martín 244 (Asociación Argentina de Agencias de Publicidad). Allí se pueden hacer llegar sugerencias y aportes.

"Hágalo usted mismo"

POR JUAN ROGLIATTI

EL CUIDADO DE LOS NEUMATICOS

LOS neumáticos son, junto con el sistema de dirección y los frenos, la parte fundamental del automóvil: de ellos depende, no ya el éxito de un viaje o la economía de uso, sino la vida de quien viaja. Y los neumáticos, por su estructura y por su trabajo como intermediarios directos entre el coche y el camino, son los más expuestos y los que más requieren cuidados.

Paradójicamente, ellos son también el elemento posiblemente más descuidado del automóvil: es frecuente que un automovilista se preocupe de lustrar prolijamente la carrocería y se olvide por completo de los neumáticos, hasta el día en que pincha uno: entonces descubre que el gato no está en el baúl, o que si está no sirve, o que la rueda de auxilio estaba desinflada.

MIRELOS AHORA MISMO

Lo primero que hay que hacer con los neumáticos es ir y mirarlos *ahora mismo*, si hace tiempo que no pensaba en ellos. ¿Cómo están? Casi nuevos, si el coche es nuevo o han sido cambiados hace poco; gastados, poco, mucho; uno de ellos, todos. Los que están muy gastados deben ser cambiados o, si las telas están en buenas condiciones, recauchutados, pero de ninguna manera hay que viajar con gomas que tengan la banda de rodamiento borrada o las telas cortadas. En el primer caso, patinan con extrema facilidad; en el segundo, puede producirse un reventón en cualquier momento.

Una operación que es casi tan fácil como mirarlos, es medir la presión de los neumáticos: cada tipo de neumático en cada modelo de automóvil tiene una presión correcta, que es la que recomienda el fabricante; la adquisición de un medidor de presión es uno de los gastos que más rinden, pues ha sido comprobado que tanto el inflar de menos como de más, acorta la vida de las cubiertas: naturalmente, el medidor hay que usarlo, controlando la presión por lo menos una vez por semana, y en frío, o sea antes de poner en movimiento el auto.

Puede decirse que una o dos libras más de lo indicado por el fabricante del auto no perjudica en nada las gomas y es ventajoso y aconsejable en los viajes largos y en verano: de esta forma el neumático tiene un trabajo menor, porque flexiona menos bajo la carga, el calentamiento también es menor, y, por consiguiente, mayor la duración. Hay que recordar que si se mide la presión al final de un largo viaje, ésta será muy superior a la normal, por el calentamiento ya mencionado, pero no hay que reducirla, pues bajará sola. (Es por esta razón que el control debe ser efectuado "en frío".)

Es costumbre inflar la rueda de auxilio un poco más que el máximo de las que están a mayor presión: con esto se compensan las pérdidas entre intervalos de control (es bueno no dejar pasar más de un mes entre controles); de todos modos, es fácil reducir la presión al valor correcto cuando se la necesite.

ROTACION DE LOS NEUMATICOS

Uno de los trabajos más sencillos para ejecutar en casa, pero que reporta grandes beneficios, es la "rotación" de los neumáticos. Esta operación consiste en cambiar los lugares que ocupan las cuatro ruedas de un auto y la de auxilio, de manera tal que las cinco sean usadas en cada posición por turnos sucesivos: es muy común que los que cambian de lugar las ruedas no incluyan la de auxilio, pero es evidente que usando cinco ruedas en lugar de cuatro, se aumenta la vida de cada una de ellas en casi un veinte por ciento.

Los cambios de posiciones se efectúan de acuerdo al diagrama que aquí damos (figura 2) y, lógicamente, cada cambio debe seguir el mismo orden que los anteriores, o sea: la rueda de auxilio va adelante, a la derecha (es ésta la posición más desfavorable, pues por la forma de la calzada esta goma trabaja más); la delantera derecha va atrás, izquierda; ésta, adelante, del mismo lado; la delantera izquierda va atrás a la derecha, y ésta última va como auxilio. Esta rotación se ejecuta normalmente cada 5.000 kilómetros.

TECNICA DEL CAMBIO

Para obtener buenos resultados y un trabajo no muy fatigoso, se comienza por preparar el gato y la llave para las tuercas,

FIGURA 1. Control de presión de los neumáticos, que se realiza con un medidor graduado en libras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

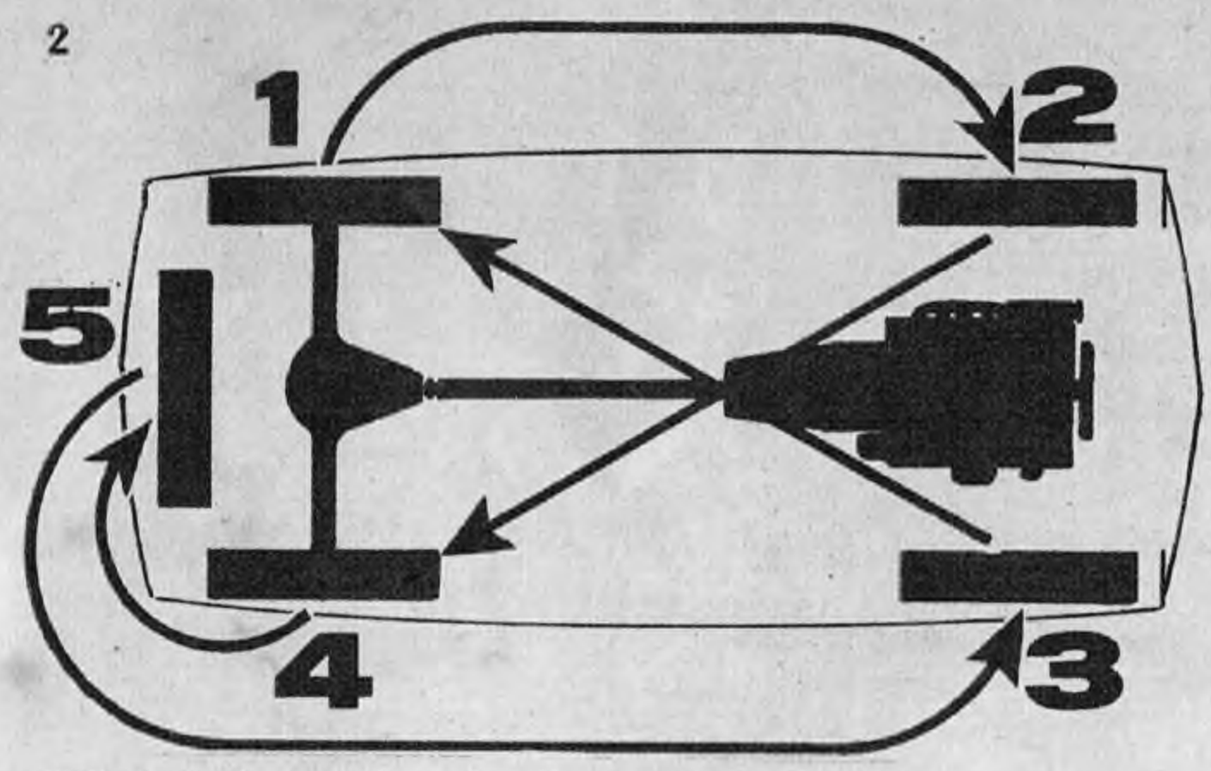


FIGURA 2. Diagrama de la rotación correcta de los neumáticos para asegurar un desgaste parejo en las cinco ruedas.

se sacan las tazas de las ruedas y se coloca el coche en un lugar liso y horizontal. Luego se calza la cuña que muchas veces es incluída en el equipo de herramientas, u otro elemetno utilizable para impedir el movimiento del coche mientras se levanta.

La cuña se coloca siempre del lado opuesto al que se está levantando; atrás, si el gato está adelante, a la izquierda, si está a la derecha, etc. (figura 4).

El sistema de levante en que el gato se engancha en los soportes especialmente colocados lateralmente, es, sin duda alguna, muy superior a los otros, siendo más seguro del que se engancha en el paragolpe, y más cómodo del que se coloca debajo del chasis.

Es aconsejable poner un trapo en la parte superior del gato, pues en algunos casos éste llega a rozar la carrocería (figura 3). En la misma figura se indica que hay que aflojar las tuercas de la rueda que quiere sacarse, mientras esta está todavía sobre el suelo, porque cuando está levantada será imposible hacer fuerza.

FIGURA 4. Calza o cuña necesaria cuando se emplea el gato. Evita el deslizamiento del automóvil.

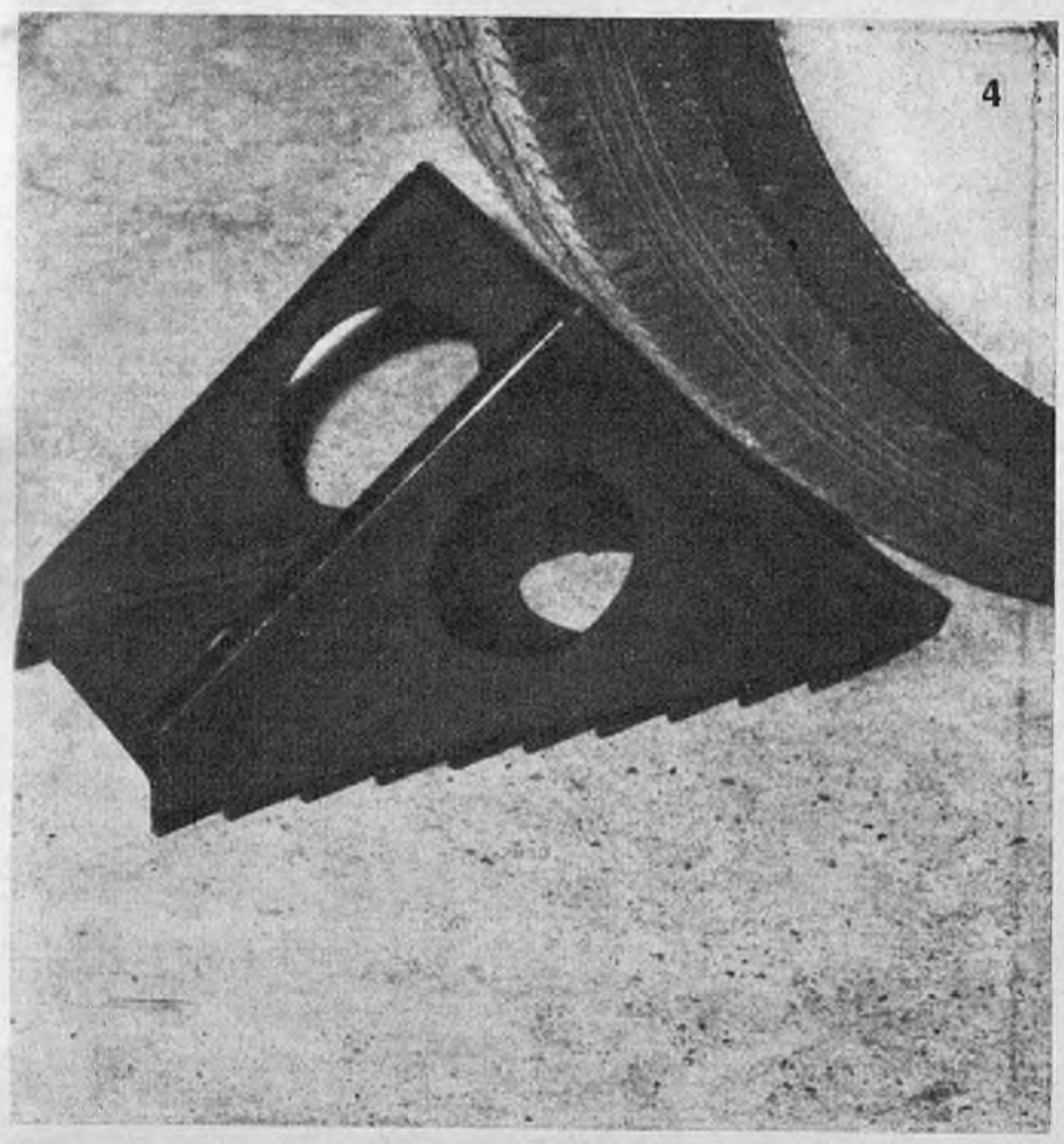
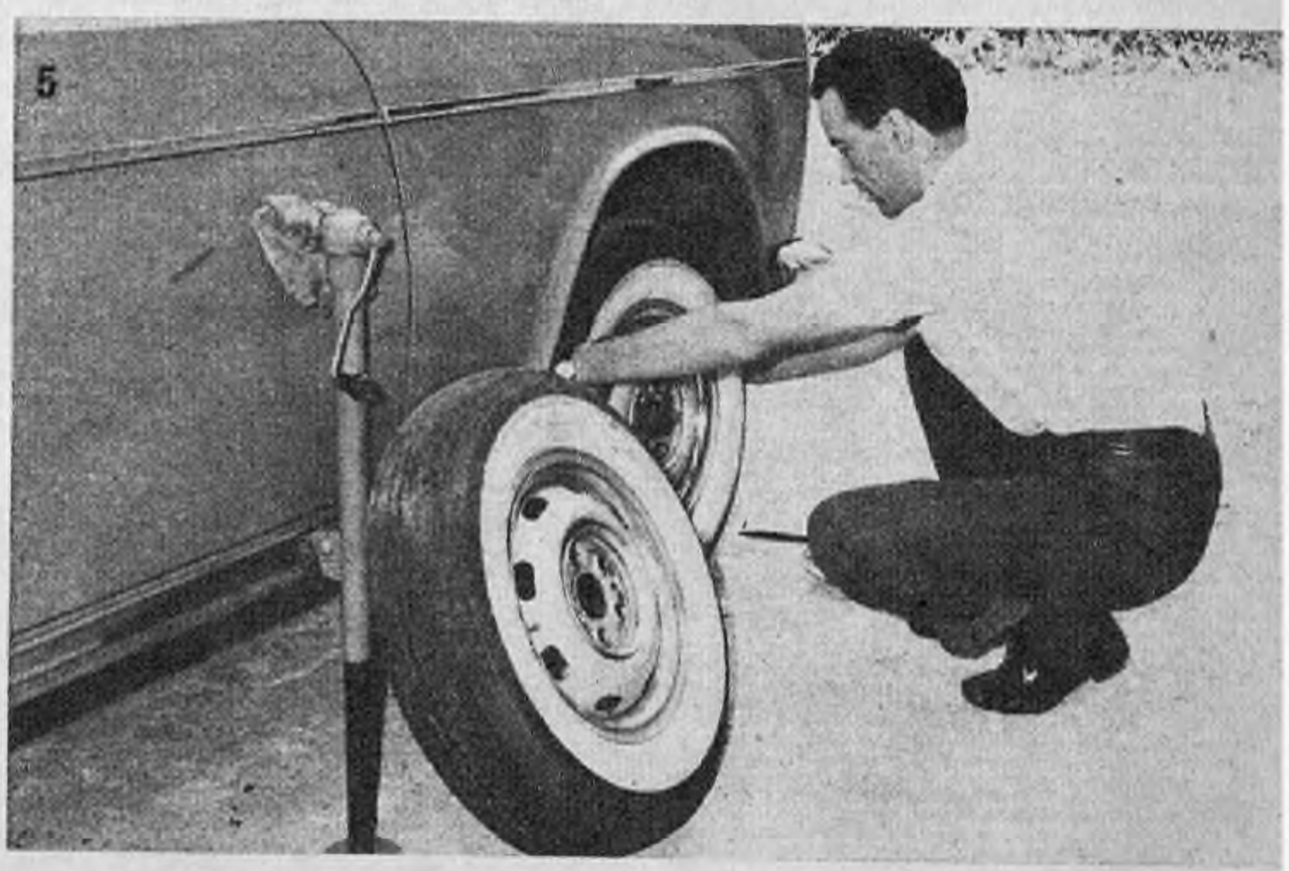


FIGURA 3. Gato mecánico de acción lateral, que puede llegar a levantar las dos ruedas del mismo lado.

Se levanta el coche, y se saca la rueda, teniendo la precaución de colocar en posición cómoda la rueda que va a cambiarse para reducir al mínimo el tiempo en que no hay rueda colocada. Sin embargo, si se tiene la certeza de que el coche está firmemente calzado y el gato bien colocado, en forma de evitar el peligro de caídas, puede aprovecharse el momento en que no está la rueda para controlar si no hay juegos excesivos en las campanas de frenos, en las suspensiones y dirección, u otros defectos fácilmente individualizables aun para el ojo inexperto.

Se saca entonces la rueda vieja y se coloca la nueva (figura 5). Para cumplir el programa completo hay que levantar el coche tres veces, es decir, una para sacar la rueda delantera derecha y poner la de auxilio; luego, se levanta la parte izquierda, se pone la rueda que se sacó, atrás, y la de atrás adelante; se vuelve a levantar el lado derecho, se coloca atrás la rueda izquierda y como auxilio queda la trasera. Se vuelven a apretar las tuercas con el auto descansando otra vez en el suelo.

FIGURA 5. Aprovechando la elevación de la rueda se pueden controlar los juegos de campana, suspensiones y dirección.

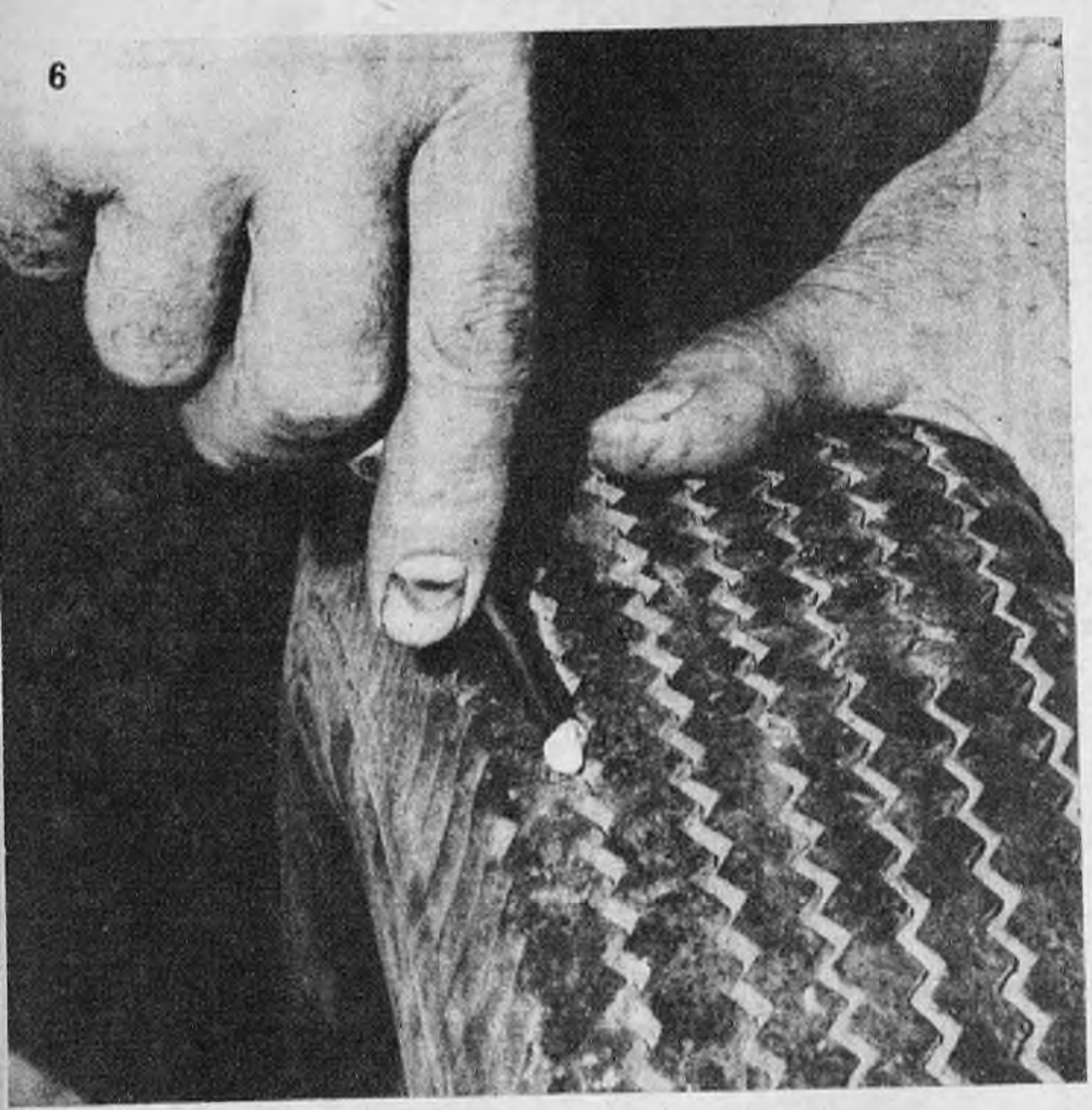


UNA INSPECCION OPORTUNA

El hecho de tener cada rueda en la mano, fuera del auto, permite una inspección más cuidadosa y completa; se pueden descubrir y sacar las piedras que se incrustan en las ranuras del dibujo (figura 6) y ver si la banda de rodamiento muestra un desgaste excesivo, también descubrir y sacar enventuales clavos que todavía no han pasado a través de la cubierta.

Las zonas de desgaste de una cubierta revelan muchas cosas: así, por ejemplo, si el desgaste es desparejo en algunas partes de la circunferencia, es casi seguro que los frenos trabajan mal y deben

FIGURA 6. Con la rueda afuera es fácil sacar las piedras, clavos y alambres que pueda haber entre las ranuras del dibujo de la cubierta.



ser regulados (figura 7); también es posible (especialmente en coches que alcanzan velocidades muy elevadas) que la rueda (con la goma) que había sido balanceada en origen se ha ido desequilibrando y necesita ser rebalanceada con la máquina apropiada. Las ruedas balanceadas se reconocen por los pequeños contrapesos colocados en el borde de la llanta.

En cambio, si el desgaste es parejo en toda la periferia de la rueda, pero localizado en un borde u otro, es que la dirección no está bien alineada, si la rueda afectada es delantera. Si la goma que presenta este defecto es trasera, el daño es más grave, pues se trata de chasis torcido o de diferencial no alineado, y es necesario hacer revisar el coche en un taller, como en el caso de dirección no alineada es necesario sea puesta en condiciones, de ser posible con la máquina (Bean), que logra las tolerancias requeridas en inclinación y convergencia.

Por último, hay que examinar las zonas laterales de cada goma para descubrir eventuales tajos en las telas (figura 8), que son la causa de los reventones y origen de muchos desastres.

En estos controles, junto con la economía que se logra con el cambio de posición de las ruedas, obteniendo un desgaste más parejo, radica la ventaja de hacer personalmente la operación, y esa hora que se emplea —aproximadamente— no es ciertamente

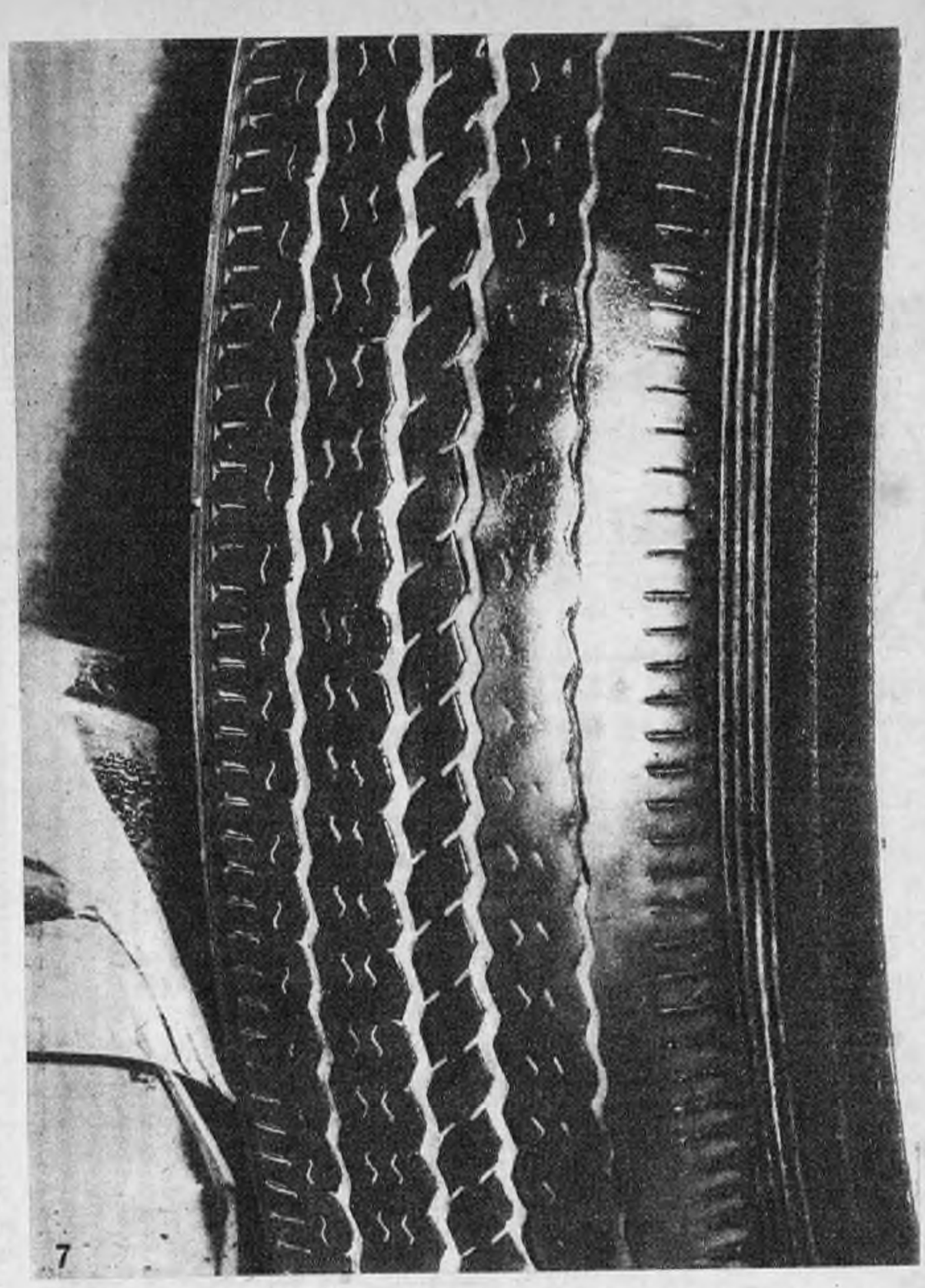
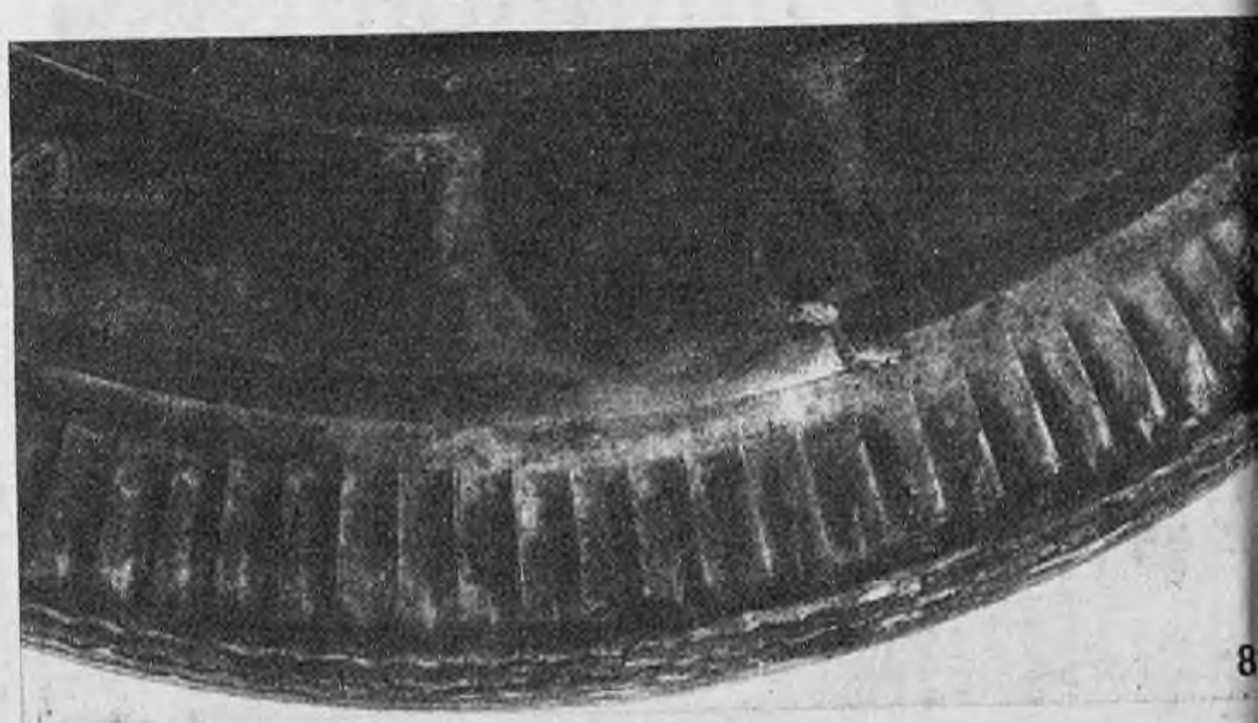


FIGURA 7. Desgaste desparejo que puede obedecer a: desalineamiento de la dirección, regulación defectuosa de frenos, mucho uso en un mismo lado del auto, etc.

tiempo perdido. La operación es completada con el control de la presión, la que necesita ser llevada a los valores correctos, después de los cambios en las posiciones de las ruedas.

El cuidado de los neumáticos se completa con la elección de una buena gomería para efectuar las reparaciones de las pinchaduras: los talleres donde usan las herramientas modernas para armar y desarmar las cubiertas sin martillo y sin palancas son, ciertamente, los más recomendables. ✦

FIGURA 8. Típica rotura de la cubierta debido a un cordonazo o a un golpe fuerte con una piedra o un obstáculo del camino.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para el pic-nic

y para la playa...

para el week-end y la merienda...

como cena fría...

y para el copetín...

como postre y para el sandwich...

...en una palabra **hecho y envasado para el verano!**

QUESO-CREMA ADLER es queso fino seleccionado, con manteca pura y abundante crema fresca, cien por ciento homogeneizados. Se elabora con maquinaria automática, en un procedimiento cien por ciento controlado.

QUESO-CREMA ADLER no se vende suelto. Se expende únicamente así: 2 porciones herméticamente cerradas y selladas a presión, en su típica caja triangular. Por eso se mantiene fresco, con o sin heladera.

QUESO CREMA ADLER

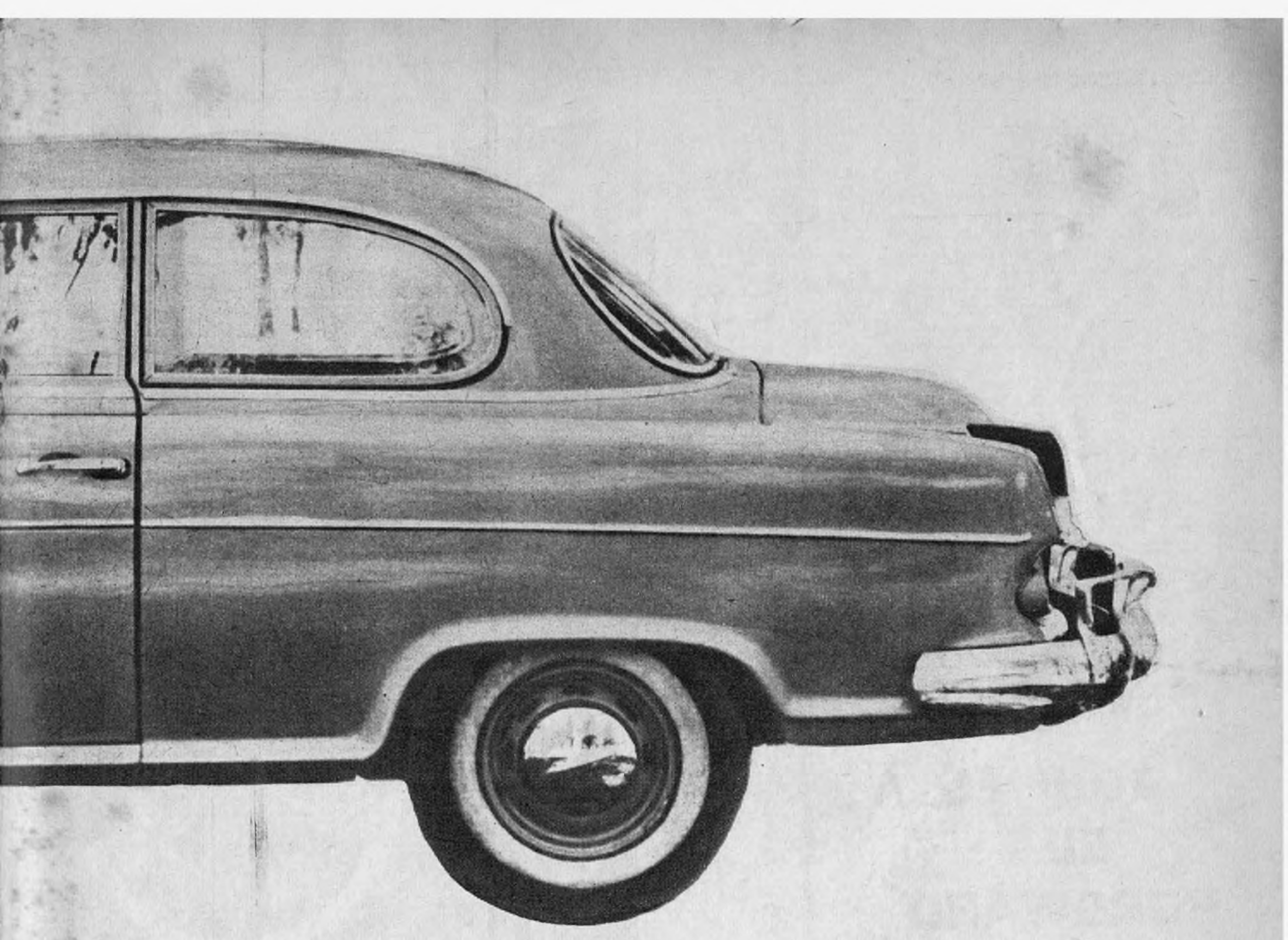
ELABORADO BAJO LICENCIA Y CONTROL DE ADLER ALEMANIA, POR QUELAC S. A.

Bavaria

LAS GRANDES PRESENTACIONES DE PARABRISAS

AQUI ESTA EL BORGWARD ISABELLA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Más de cinco años han transcurrido desde que el Borgward Isabella entró en nuestro país como producto de importación. El público argentino acostumbrado a su vista tiene una idea determinada del automóvil.

El modelo Isabella de industria nacional se diferencia sólo en detalles del Borgward-Hansa de los primeros tiempos, aquél que tenía el rombo grande en la grilla y en él, las dos palabras de la marca de fábrica.

El Isabella "nuestro" es fabricado por la empresa Dinborg S. A. con licencia de Carl F. W. Borgward G. M. B. H. de Bremmen, Alemania Occidental. La limousine Isabella es fácilmente identificable en su origen germano, tanto por su diseño exterior como por sus soluciones mecánicas.

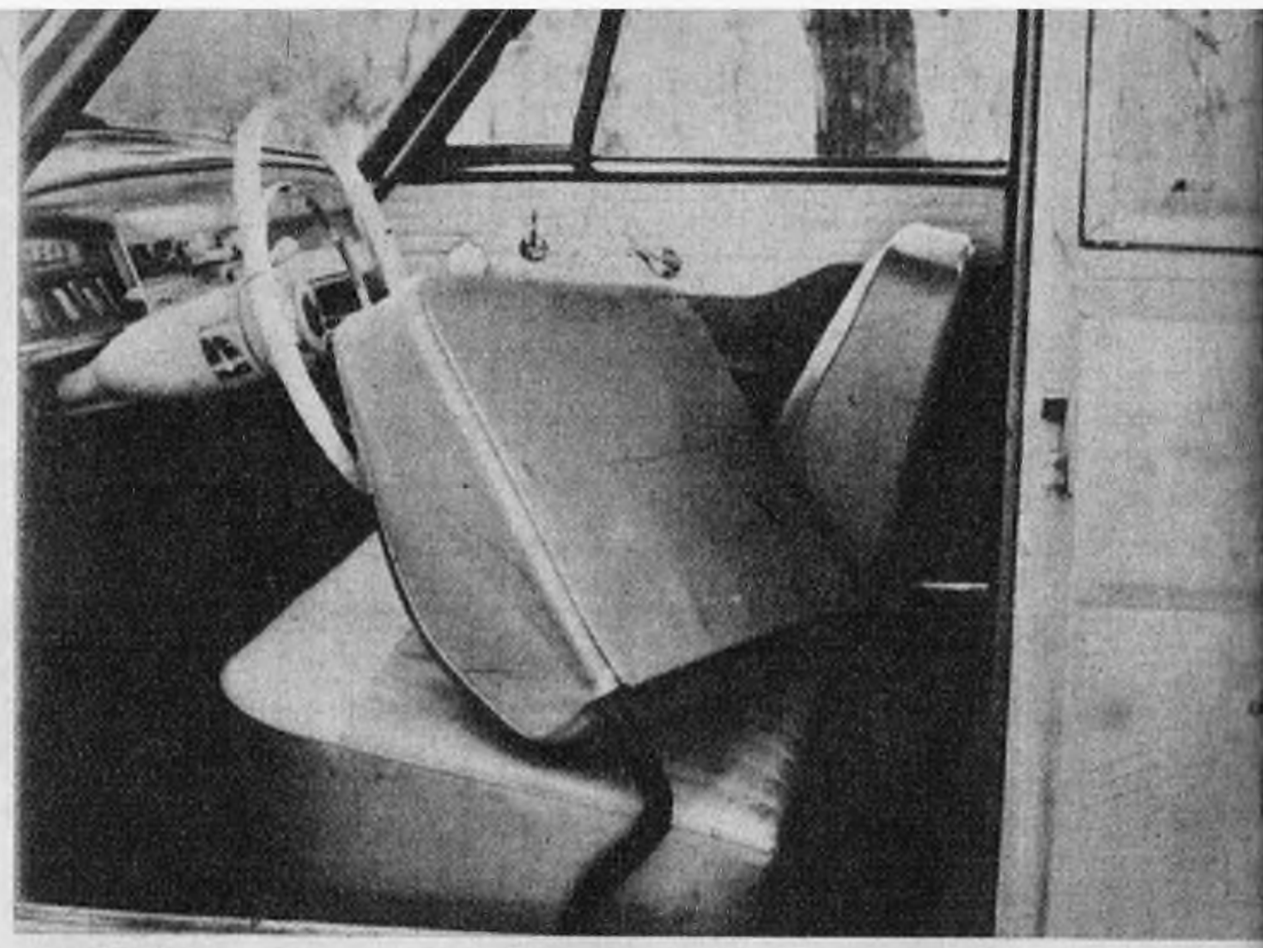
Sus líneas son suaves, en las cuales las rectas no tienen prácticamente existencia y los planos curvos de la carrocería acaban en forma terminante y sin embargo fácil, sin pretender proyectarse al infinito con aletas, luces galácticas o simbolismos relacionados con los viajes interespaciales.

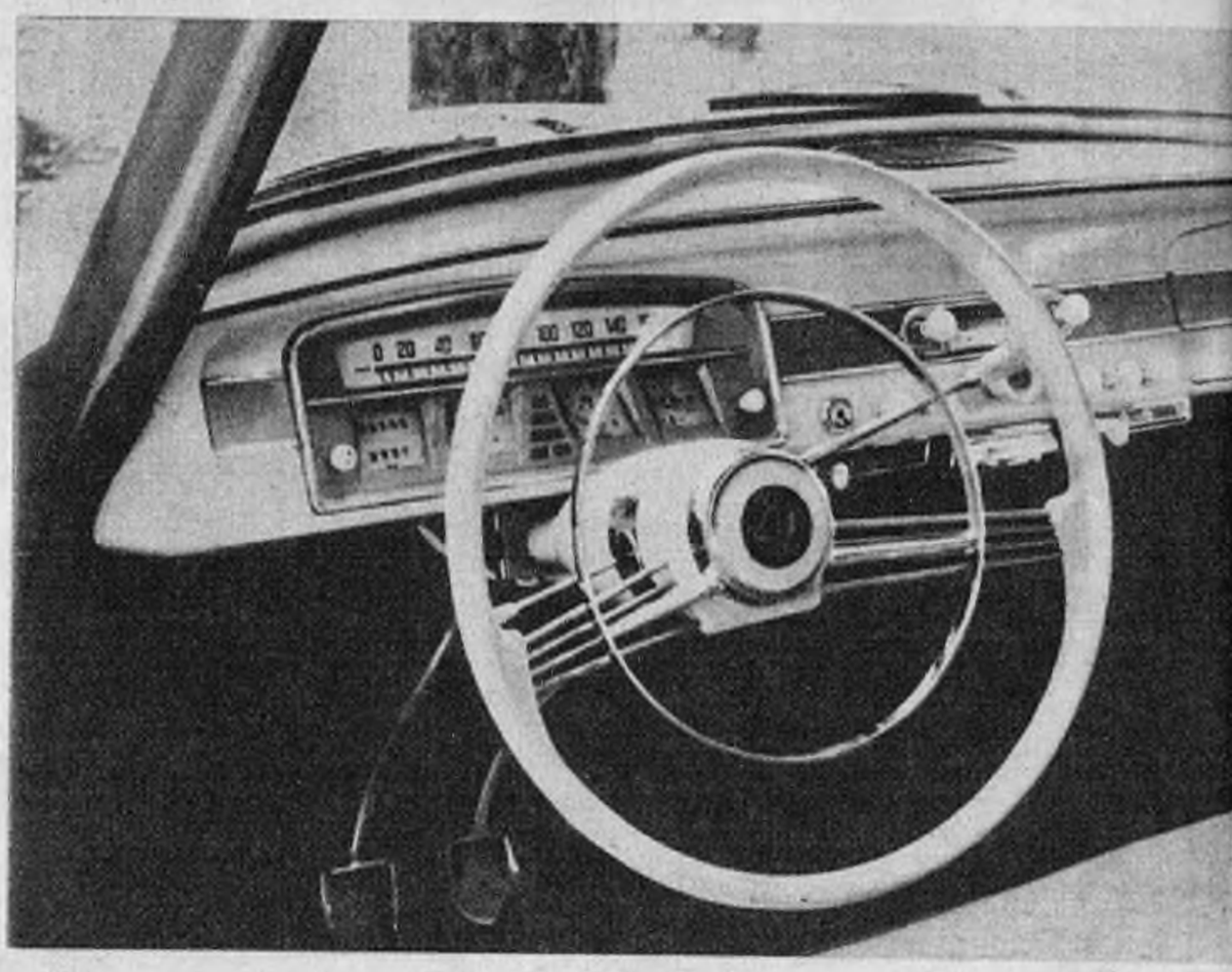
Conserva todavía una personalidad bien definida, con su capot más largo que el baúl, con su sobriedad, con su ausencia de cromos, paragolpes enormes y abundancia de faros y con ese estilo redondo y algo pesado que caracterizó a los diseños alemanes de la última década y que está dejando paso al nuevo estilo seudo sideral que se extiende por el mundo.

Los detalles de terminación están respetados. Y aunque no con la intensidad de sus antepasados alemanes, por lo menos con la suficiente para sentar plaza en un lugar destacado en ese orden dentro de la producción automovilística nacional.

En esa producción, por su tamaño, peso y capacidadse coloca entre los "medianos grandes", a la manera del viril deporte de los puños. Por su precio, está bien clasificado como caro ($ 485.000.—)

Todo esto contribuye a su alejamiento del concepto de utilitario, slogan muy en boga actualmente en nuestro país y con el cual se deja de lado casi todo lo que de deportivo y hermoso pueda tener el automovilismo, subordinándolo a un estricto juicio económico





AQUI ESTA EL BORGWARD ISABELLA

Es una limousine de dos puertas con capacidad para cinco o seis pasajeros, aunque los seis, si son adultos, en un largo reccorido tal vez no viajen cómodos. Sin embargo, sus dimensiones interiores son generosas. La entrada y salida del vehículo desde el asiento delantero es muy fácil y desde el trasero, la operación ofrece alguna dificultad. Pero esto no es un problema exclusivo del Borgward, sino de la mayoría de los automóviles de más de tres plazas y dos puertas, por amplias que éstas sean.

La posición de manejo es relativamente cómoda y la gama de regulaciones del asiento, que se opera sin dificultad por medio de una palanca colocada al pie del mismo, contribuye a favorecer la justa posición ante el volante de cualquier conductor, dejando lógicamente de lado los casos muy extremos.

Desde el puesto de comando se perciben perfectamente los instrumentos de control que son: velocímetro, cuentakilómetros con parciales de "vuelta a cero", indicador de temperatura del tipo de aguja en grados centígrados, indicador de combustible y reloj eléctrico. El termómetro de agujas lleva una luz roja que se enciende cuando la temperatura sobrepasa los cien grados centígrados, aproximadamente.

El comando de la caja de cambios, que lógicamente se opera con la mano derecha, está colocado en la columna de la dirección.

Los controles de perilla son: cebador, limpiaparabrisas, control de "vuelta a cero", calefacción, faros e iluminación del tablero con reóstato para disminuir a aumentar a voluntad la intensidad de la luz del mismo.

Los controles de luces son: una luz roja que indica temperatura excesiva del agua y otra luz que se enciende si la presión de la bomba de aceite baja de 1,5 kilogramos por centímetro cuadrado (presión mínima admisible).

La calefacción funciona con el simple paso del aire ambiente exterior hacia la cabina a través de dos radiadores, uno por lado, recorridos por el agua caliente del motor.

Este sistema tiene una purga especial de aire para poder sacar las burbujas del mismo que puedan formarse en la cañería.

El aire caliente es deflectado hacia el parabrisas por unas bocas de forma apropiada provistas a tal efecto. También ese mismo aire puede dirigirse hacia el interior de la cabina sin pasar por el parabrisas.

En el primer caso cumple las funciones de descongelador y en el segundo las de calefactor. Otro punto del control hace funcionar ambos a la vez.

La refrigeración se obtiene maniobrando otra perilla que corta la circulación de agua caliente en los radiadores secundarios, que dejan pasar así el aire frío.

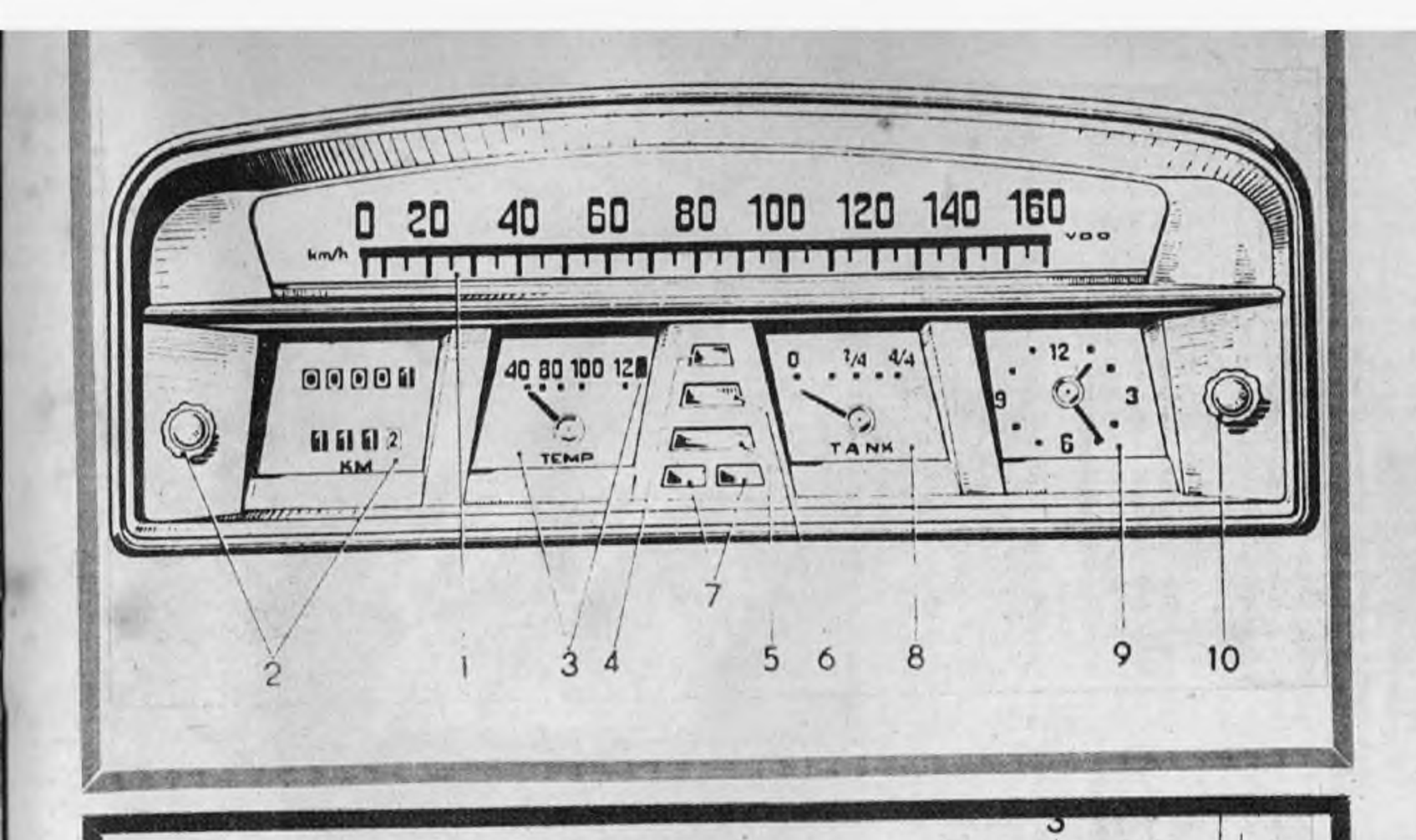
Como puede apreciarse, el Borgward Isabella no peca por falta de controles.

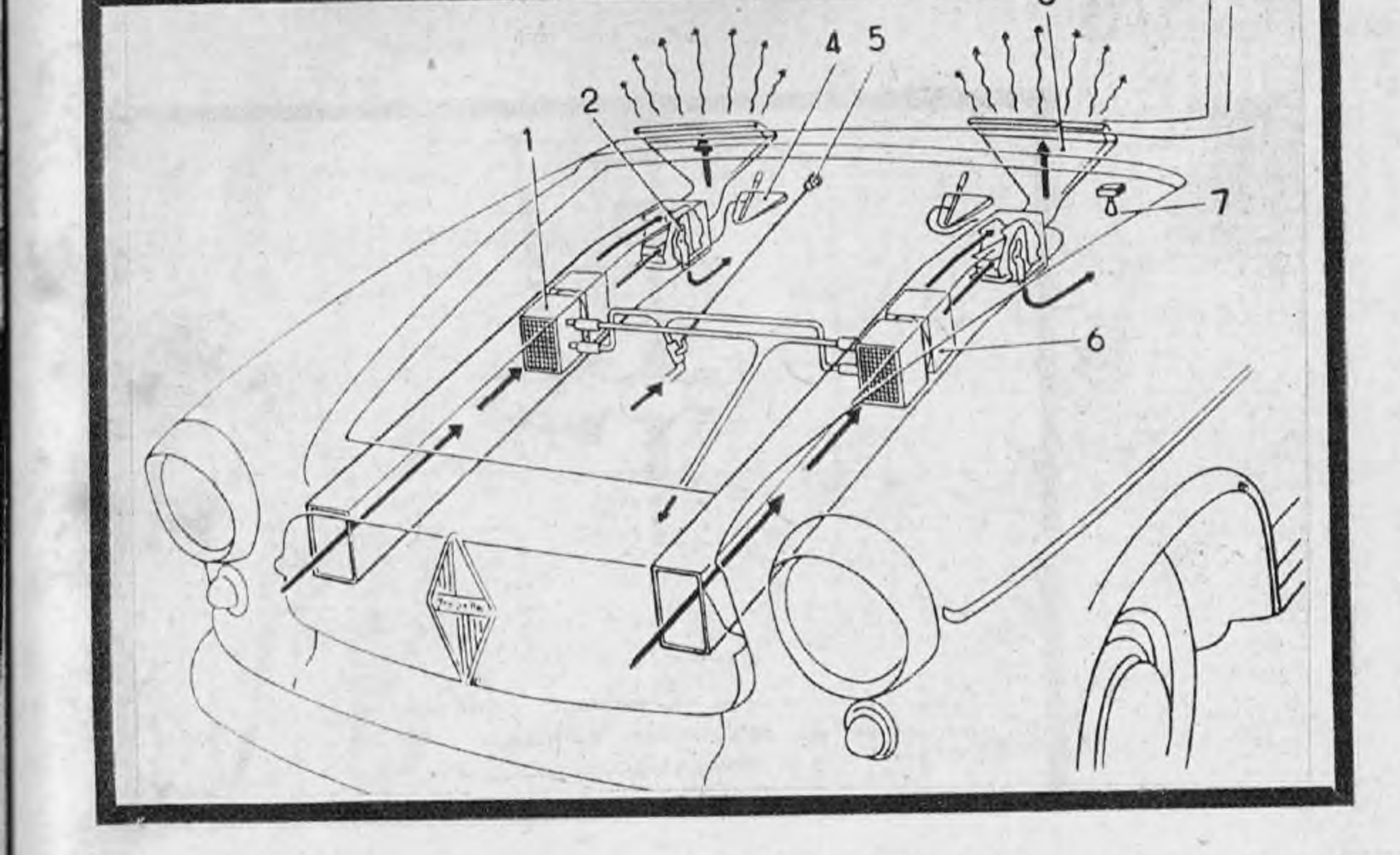
El capot se abre desde adentro del automóvil, tirando de una perilla situada debajo del tablero, operación que requiere un enérgico tirón.

Con la apertura de la puerta izquierda se enciende una luz en el techo de la cabina. Como luces auxiliares, además de las del tablero y del techo, cuenta con guiño, estacionamiento, luz de posición y de stop, de retroceso e indicaciones de virajes que se apagan automáticamente.

Para reponer la batería de 6 V. 80 A/H., tiene un dínamo Bosch.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1 — Velocímetro.
2 — Cuentakilómetros y parciales de "vuelta a cero". La perilla de la izquierda es el control de los parciales.
3 — Termómetro indicador de la temperatura del agua (normal, 80°C). El punto inferior izquierdo es una luz de aviso que se enciende a partir de los 100°C aproximadamente.
4 — Lámpara de control de los faros. De color azul mientras están en luz alta, se apaga cuando se hace el cambio a luz baja.
5 — Lámpara roja de control de carga que se apaga cuando el motor aumenta de revoluciones.
6 — Lámpara que indica, cuando está encendida, que la presión en la bomba de aceite ha descendido bajo el mínimo admisible (1,5 kg. por centímetro cuadrado).
7 — Control de las luces intermitentes del cambio de dirección del automóvil, izquierda y derecha.
8 — Indicador de combustible.
9 — Reloj eléctrico.
10 — Control y reóstato de las luces del tablero.

Calefactor y descongelador.

1 — Elemento de calefacción.
2 — Compuerta de regulación.
3 — Tobera del descongelador
4 — Palanca de regulación.
5 — Tirador para el cambio de aire frío a caliente y viceversa.
6 — Ventilador (solamente en los modelos TS y de Luxe).
7 — Interruptor para el ventilador (TS y de Luxe).

Un detalle que completa esta gran variedad es el encendedor, provisto de fábrica.

La medida entre las puertas delanteras, espacio aprovechable, es de 1.480 mm., lo mismo que las traseras. Es una dimensión realmente grande para un automóvil de su tamaño.

El espacio entre el borde del asiento trasero y el respaldo del delantero, cuando está completamente echado hacia atrás, se reduce a 260 mm. y la altura vertical desde el asiento al techo de la cabina es en ambos casos, atrás y adelante, de 850 mm.

La visibilidad hacia adelante es buena porque el asiento delantero es alto y la posición erguida.

Hacia atrás, tres pasajeros restringen mucho el campo visual, lo cual se remedia con un espejo retrovisor exterior que provee la fábrica.

DIMENSIONES Y PERFORMANCE

La distancia entre ejes es de 2.600 mm. siendo la trocha delantera de 1.346 mm. y la trasera de 1.370 mm. El largo total es, incluidos paragolpes, de 4.400 mm. El ancho 1.760 mm. y el alto 1.500 mm. sin carga.

El peso de la Isabella, sin pasajeros, sin agua, aceite, ni nafta, no llega a los 1.000 kilos, y el peso total admisible 1.415 kilos, o sea la diferencia que pueden hacer aproximadamente cinco personas y 40 kilogramos de carga más los líquidos mencionados.

La velocidad máxima está estipulada en 130 kph. y la de crucero constante en 100 kph.

El consumo según normas DIN 70030 esto es, completo con accesorios alcanza una cifra de 9,1 litros cada 100 kilómetros, o sean aproximadamente 11 kilómetros por litro. La capacidad del tanque de nafta, 47 litros, le darían una autonomía de 500-520 kilómetros. La capacidad de trepada, pendiente superable, es la siguiente:

en 1ª	.....	40 %
2ª	.....	21 %
3ª	.....	13 %
4ª	.....	9 %

MOTOR

El grupo motriz del Isabella está colocado adelante y es un cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea con válvulas a la cabeza refrigerado por agua. Montado al subchasis en tres puntos con goma.

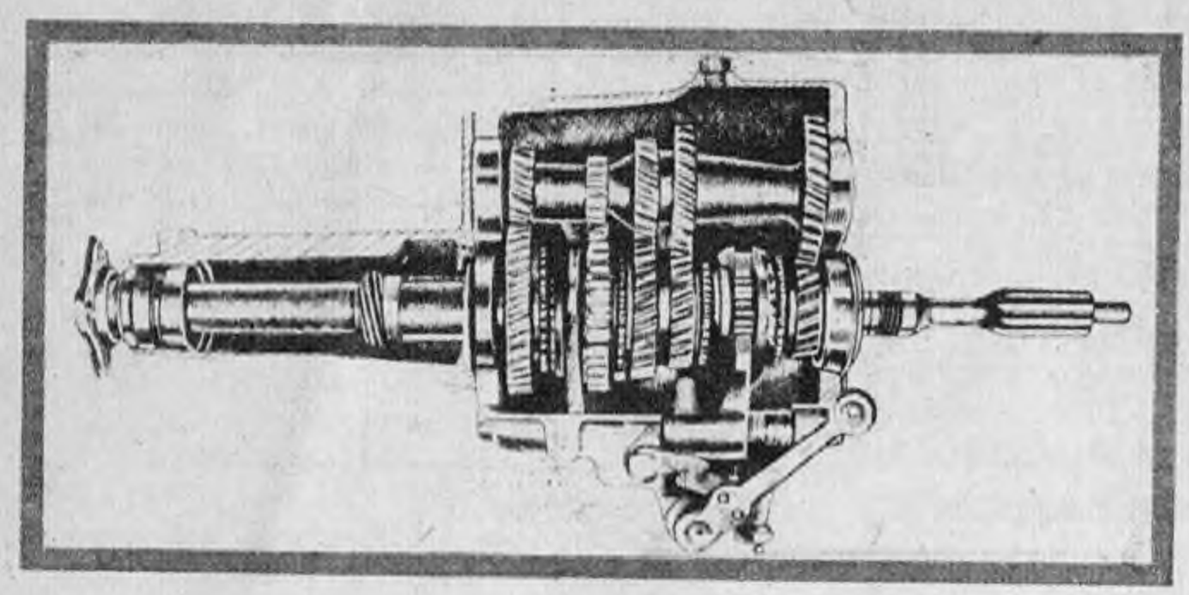
Su diámetro y carrera son respectivamente 75 y 84,5 mm., lo que le da una cilindrada total de 1.493 cc. Con 7:1 de índice de compresión alcanza los 60 CV a 4.100 rpm. La cupla motriz máxima es de 11 kgm. a 2.500 rpm.

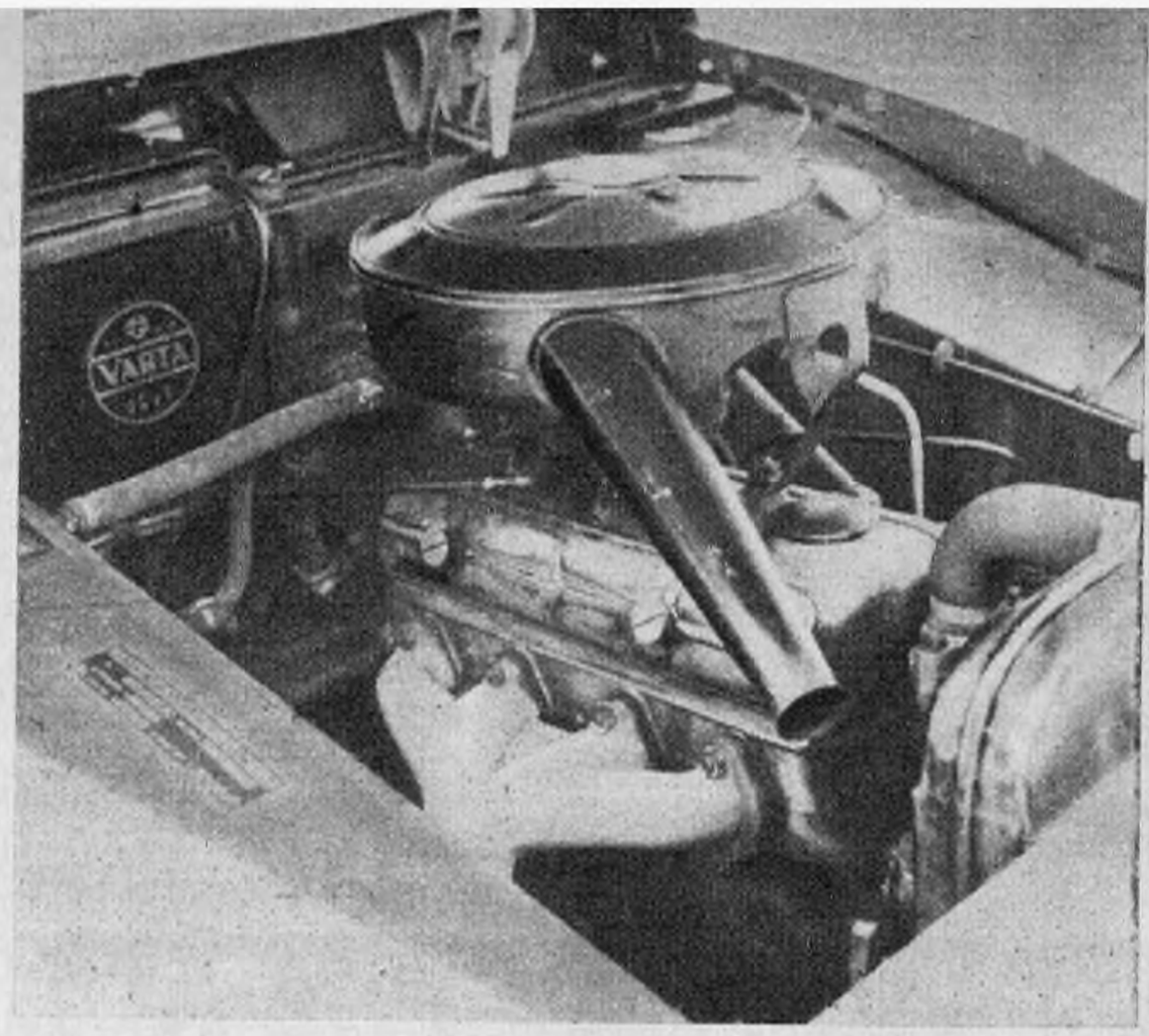
Las válvulas, en la cabeza que es de fundición de aluminio, están dispuestas paralelas, esto es, que no forman ángulo entre sí. Estas válvulas de asientos postizos, se sistematizan longitudinalmente y están comandadas, a través de sus botadores y balancines, por un árbol de levas único, situado en el costado izquierdo del block y comandado desde el cigüeñal por engranajes de dientes rectos.

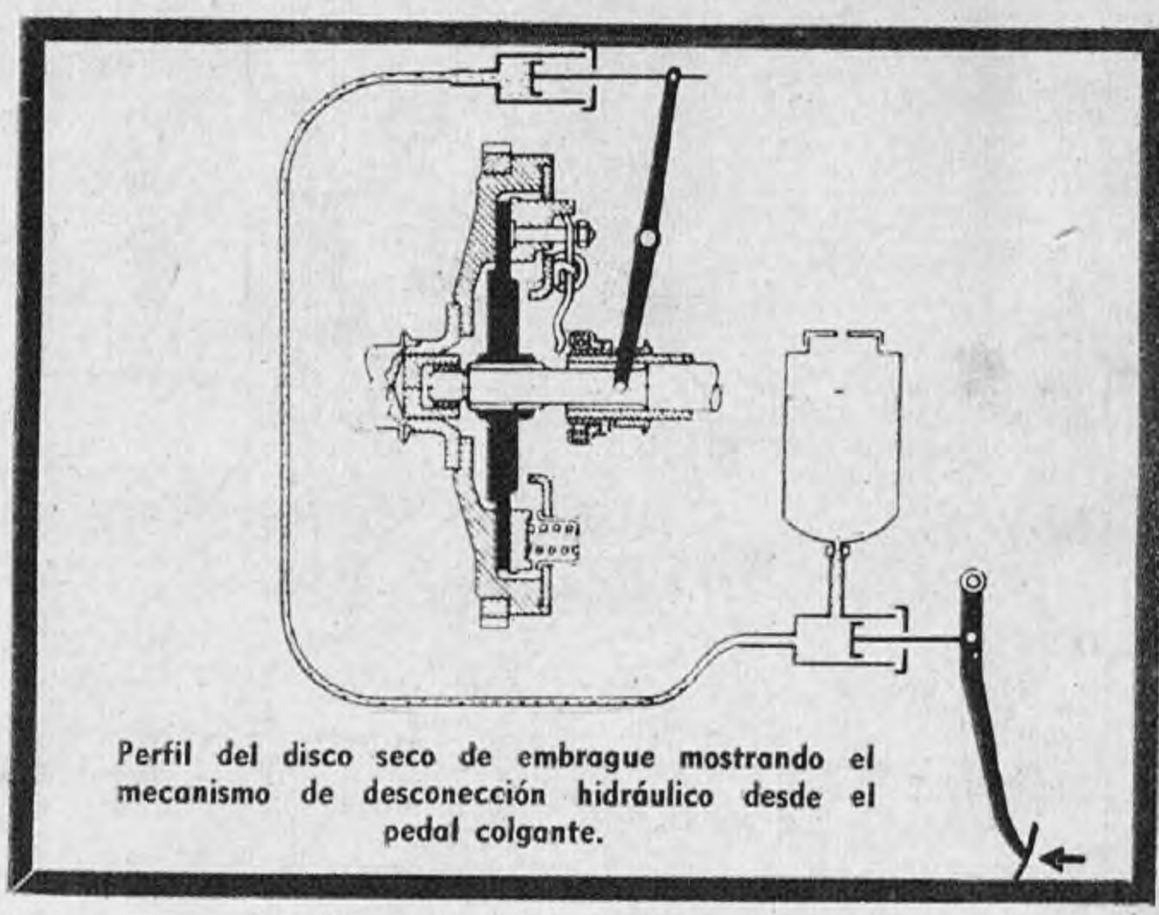
El block es de fundición de hierro y sus cilindros tienen camisas colocadas a presión.

Los pistones son de aleación de aluminio y tienen cuatro aros cada uno. La potencia motriz es recibida por el cigüeñal forjado

Corte de la caja de velocidades en el que se notan los elementos de sincronización entre los engranajes de las marchas.







Perfil del disco seco de embrague mostrando el mecanismo de desconección hidráulico desde el pedal colgante.

AQUI ESTA EL BORGWARD ISABELLA

en una sola pieza, que tiene tres bancadas girando en casquillos trimetálicos.

La lubricación es efectuada a presión, por intermedio de una bomba de aceite a engranajes, cuya presión mínima de trabajo efectivo es de 1,5 atm. El aceite es extraído de un cárter de 4 litros de capacidad y purificado en un filtro del tipo de derivación. El nivel se controla con la convencional varilla medidora.

Siete litros es la capacidad máxima del sistema de refrigeración, que incluye el de calefacción de aire para el interior de la cabina.

La tapa del radiador tiene un resorte de presión que permite escape de vapor cuando la temperatura sobrepasa los 107º C.

Esta marca calorífera es alcanzable porque el agua circula bajo una cierta presión, la del resorte de la tapa, de 0,50 a 0,65 kilogramos sobre centímetro cuadrado. La temperatura ideal de funcionamiento del motor es de 80 grados C. aproximadamente. Tiene además un termostato del tipo bimetálico que permite, restringiendo la circulación de agua, la elevación rápida de la temperatura hasta los 60 grados C. aproximadamente.

La mezcla aire-nafta se realiza en el carburador, un Solex PJCB 32 con gicleurs de alta, de baja, de aire y bomba de pique, alimentado por la bomba de nafta, también Solex modelo PE 10209 C, mecánica a diafragma accionada por un excéntrico del árbol leva. La bomba extrae el combustible del tanque, con capacidad de 47 litros.

El aire de admisión pasa, antes de entrar al carburador, por un filtro de tipo seco. Este motor carece de precalentador de gas, ya sea por agua o por escape.

La chispa que enciende la mezcla es producida por un sistema de batería, distribuidor y bobina, con el orden de encendido 1-3-4-2.

La puesta en marcha corre a cargo de un motor de arranque Bosch tipo FCD O,6/6AR. El acumulador, de 6 V. y 80 A/H., alimenta todo el sistema. Un avance automático centrífugo regula el momento de la chispa.

Los gases quemados se entuban en un caño único a la salida del múltiple de escape, caño que consta de un silenciador del tipo de reflexión.

TRANSMISION

Desde el cigüeñal hasta las ruedas motrices traseras, el movimiento de rotación sigue el esquema convencional: embrague y caja de velocidades colocados a continuación del motor. Luego el cardan o eje de transmisión y a través del diferencial y palieres, a las ruedas traseras.

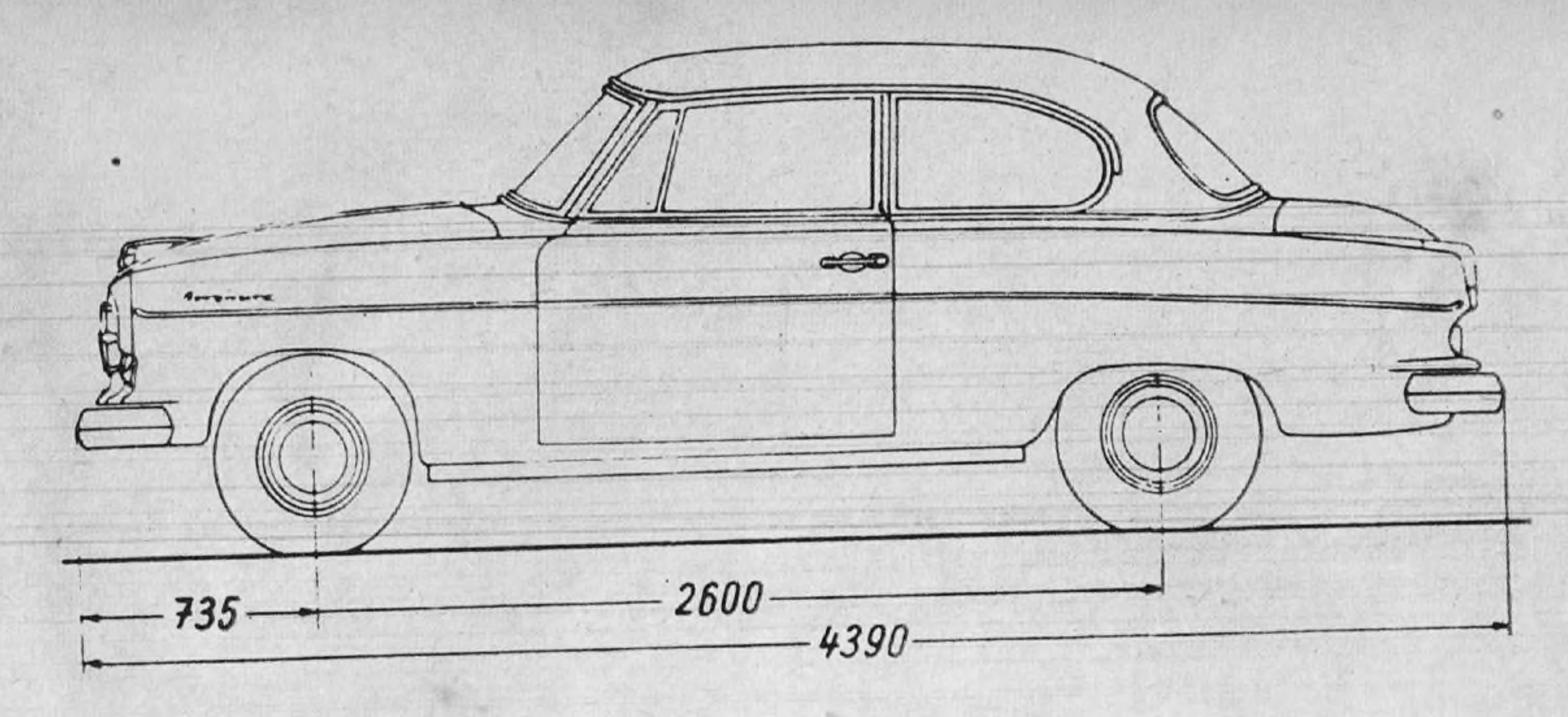
El embrague, del tipo de fricción, tiene un solo disco que trabaja en seco, de 200 mm. de diámetro con crapaudine.

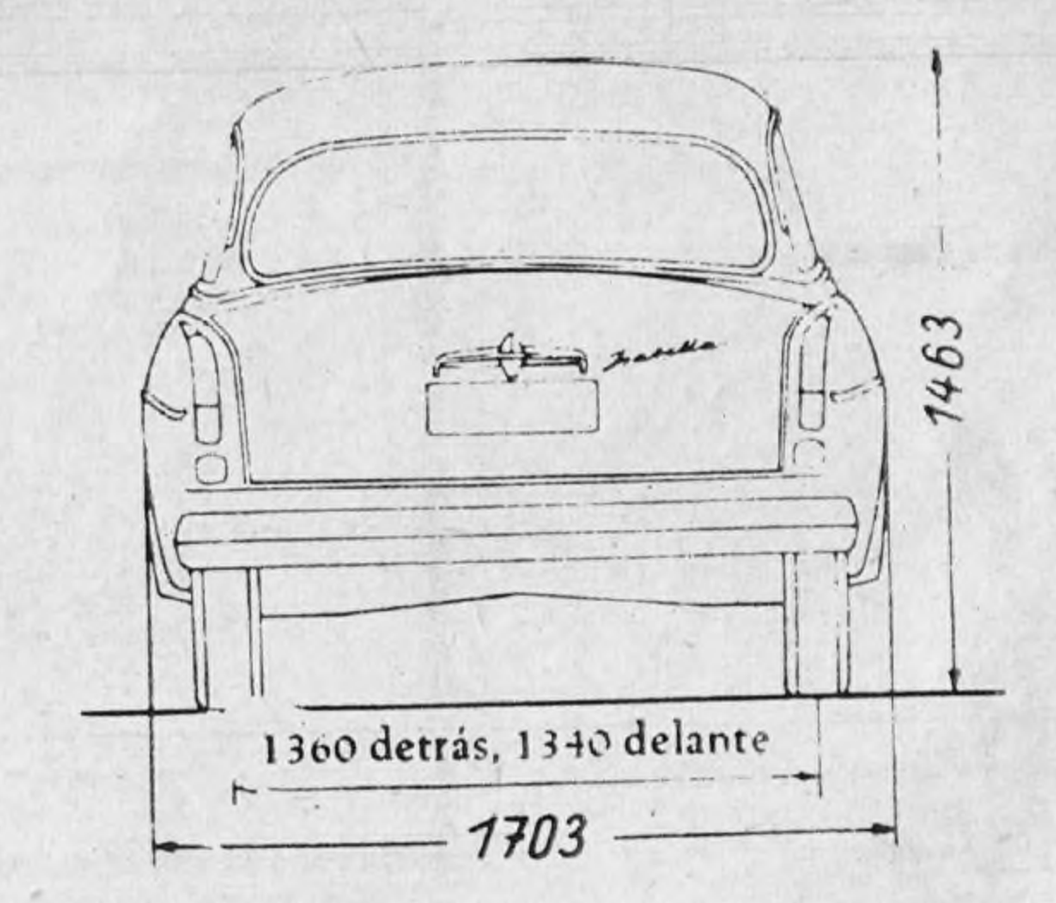
Su accionamiento es mecánico, con mando hidráulico desde el pedal correspondiente.

A continuación del embrague se desarrolla la caja de velocidades que consta de cuatro relaciones hacia adelante, todas sincronizadas con el sistema de anillos de freno y una hacia atrás sin sincronización.

Las relaciones de rotación del cigüeñal con la salida de la caja

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





de velocidades son las siguientes, a través de las correspondientes marchas:

1ª	3,86:1
2ª	2,15:1
3ª	1,36:1
4ª	1:1
Marcha atrás	4,06:1

A continuación de la caja de velocidades, se extiende el cardan, hueco de acero al cromo-molibdeno que tiene en su extremo delantero un estriado deslizante y una junta universal de dados y en el trasero, en su acople a la entrada del diferencial, otra junta.

La razón de estos acoples es absorber las pequeñas desviaciones que sufre el conjunto transmisión, casi relativamente inmóvil, ya que el diferencial es solidario a la carrocería autoportante a través del soporte transversal del eje trasero. Estas mínimas desviaciones relativas entre el conjunto motor-caja y el conjunto diferencial, son causadas por el movimiento del motor, que está montado sobre goma y en menor proporción por las torsiones y flexiones que sufre el vehículo durante la marcha, efectos imposibles de eliminar totalmente tanto en el caso del empleo del clásico chasis como en el de la carrocería autoportante.

El diferencial es del tipo Gleason (hipoidal) y tiene en la corona 39 dientes y en el piñón 10, lo que da una relación en los paliéres y por lo tanto en las ruedas de 3,9:1.

Los valores finales de la relación de rotación cigüeñal-ruedas motrices son entonces los siguientes, a través de los engranajes del cambio de marcha y del diferencial:

en 1ª	15,054:1
2ª	8,385:1
3ª	5,304:1
4ª	3,9 :1
marcha atrás	15,834:1

DIRECCION

Las ruedas directrices están comandadas por un sistema de barras múltiples, diseñado por delante del eje ideal delantero.

La caja de dirección es ZF y son necesarias 3,7 vueltas del volante para llevar las ruedas desde el tope en un sentido hasta el tope en el otro.

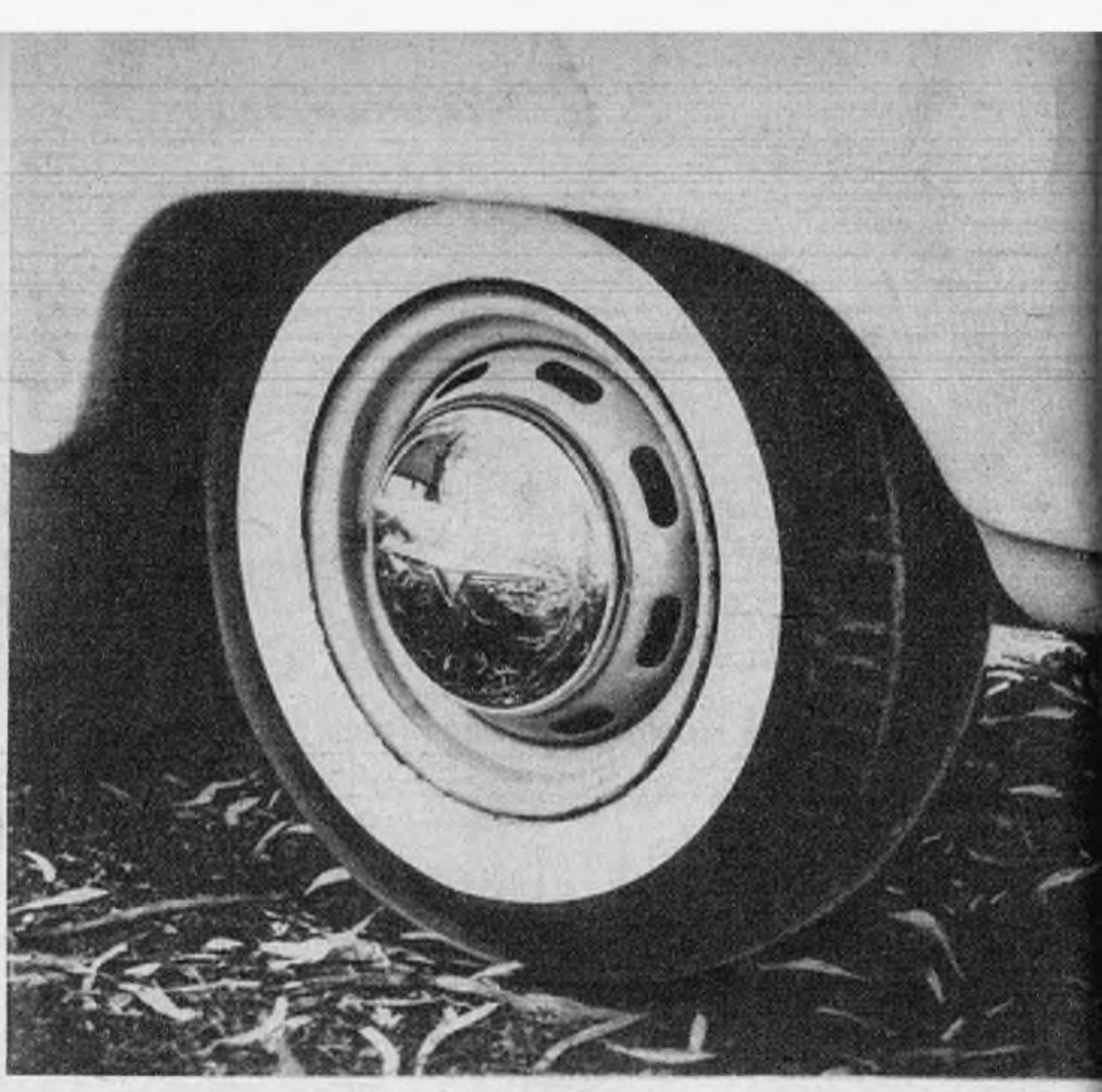
SUSPENSION DELANTERA

La suspensión de las ruedas delanteras ofrece un diseño del tipo independiente, de trapecio deformable transversal, con resortes helicoidales que corren dentro de los brazos de suspensión, brazos triangulares, siendo el inferior mayor que el superior.

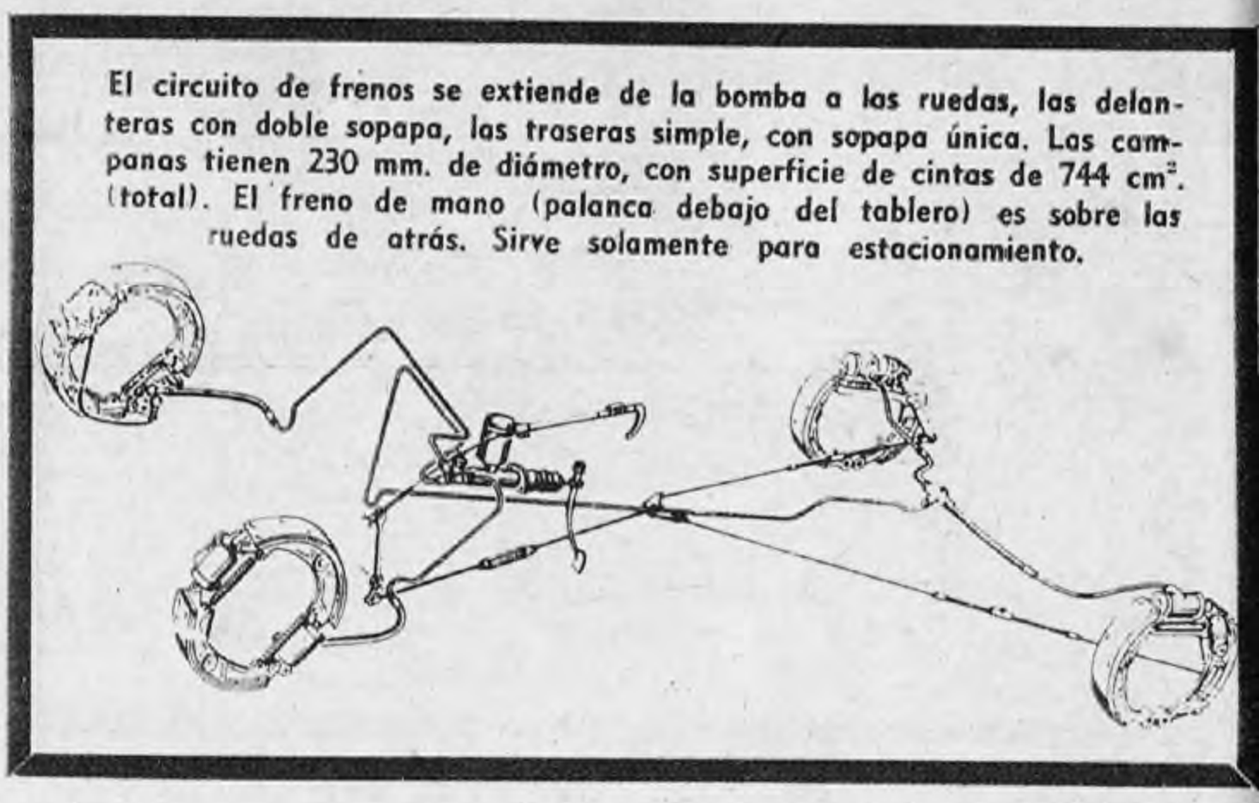
Dos amortiguadores telescópicos hidráulicos, uno por rueda, están localizados dentro de los resortes, solidarios en su parte inferior con el brazo inferior de la suspensión y en su parte superior con el conjunto soporte de la suspensión.

SUSPENSION TRASERA

Con el diferencial fijo a la carrocería, esta suspensión es también independiente pero el sistema es de semi-eje columpiante.



El circuito de frenos se extiende de la bomba a las ruedas, las delanteras con doble sopapa, las traseras simple, con sopapa única. Las campanas tienen 230 mm. de diámetro, con superficie de cintas de 744 cm². (total). El freno de mano (palanca debajo del tablero) es sobre las ruedas de atrás. Sirve solamente para estacionamiento.



AQUI ESTA EL BORGWARD ISABELLA

Desde las salidas laterales de la bocha del diferencial se dirigen a las ruedas las cañoneras, articuladas en dichas salidas y dentro de las cuales giran los palieres. Los palieres tienen, a la misma altura de las articulaciones de las cañoneras y dentro de éstas, juntas universales que les permiten seguir sin esfuerzo el movimiento propio de la suspensión.

Esta describiría entonces un arco de circunferencia en el que se toma por centro, el centro ideal de los movimientos articulados de las cañoneras y cuyo radio sería la distancia desde ese centro hasta el extremo del palier. Este tipo de diseño trasero muestra las ruedas "combadas", que se abren cuando algún obstáculo hace trabajar la suspensión.

Las reacciones del frenado y de la aceleración son transmitidas a la carrocería por unos brazos colocados longitudinalmente, que van desde un punto de la cañonera próximo a la rueda y en el cual están fijos, a otro punto convenientemente situado en la carrocería con la cual se articula a través de un movimiento rotular.

Las solicitaciones de las fuerzas que actúan sobre las ruedas en la curva, solicitaciones laterales, son controladas por las mismas cañoneras.

Los elementos de suspensión propiamente dichos son como en el caso de las ruedas delanteras, resortes helicoidales que van desde los extremos de las cañoneras hasta el soporte general del conjunto tren trasero. Dos amortiguadores telescópicos e hidráulicos también impiden los rebotes de la suspensión.

Una gran ventaja de este sistema es que el peso no suspendido es mínimo, dado que el diferencial no salta junto con las ruedas. Esto permite, al ser más liviana la parte suspendida, que las ruedas estén en contacto con el suelo en circunstancias en que el peso de un eje rígido común las despegaría de él por su mismo efecto de rebote e inercia.

Para detener este automóvil, el conductor dispone de frenos hidráulicos en las cuatro ruedas y de un freno de mano, con comando a cable, que actúa sobre las traseras.

El circuito hidráulico es alimentado por una bomba principal, que transmite la presión del pedal a dos sopapas en cada rueda delantera (Duplex) y a una sola en cada trasera (Simplex). Las cuatro campanas tienen un diámetro de 230 mm. y carecen de pista de fricción de acero. La superficie de frenado es de 744 cm² y su relación con el peso vacío de 1.050 kilogramos del coche, no ofrece problemas mayores en el andar ciudadano. Las relaciones empíricas "cm²/tonelada" señalarían una leve deficiencia para altas velocidades y especialmente en montaña.

Las ruedas de 13 pulgadas dificultan la ubicación de una campana de mayor diámetro y el esquema general de los trenes delantero y trasero no permite un ensanchamiento lateral de las campanas. Esta es una de las pocas objeciones que se pueden formular acerca de este auto que, en general, ha rendido un resultado satisfactorio en todo el mundo.

CARROCERIA

El Borgward Isabella carece de chasis. Siguiendo la nueva tendencia del automóvil de turismo, su carrocería es autoportante.

Dos falsos chasis, uno atrás y otro adelante sirven de sujeciones

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TREN DELANTERO

TREN TRASERO

al tren trasero y al delantero y motor respectivamente. La carrocería se sujeta en estos soportes con intermedios de goma blanda.

HERRAMIENTAS Y AUXILIO

El Isabella viene provisto de un juego de llaves, destornillador, engrasador, medidor de presión de aire, lámpara portátil, martillo, pinza y opcionalmente un rollito de alambre de fardo de 2 mm.

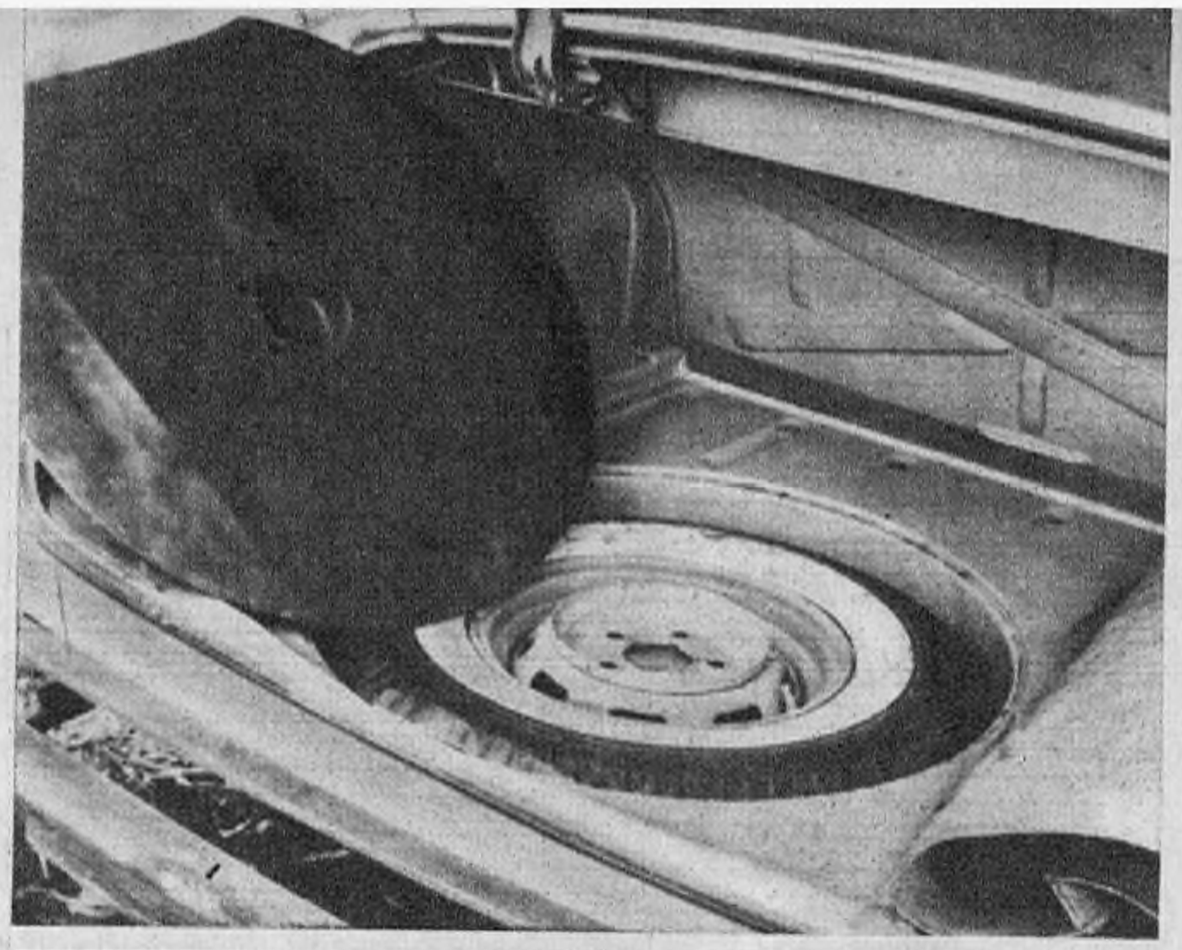
El crique es mecánico y colocado en el estribo levanta el auto.

Estas herramientas, junto con la rueda de auxilio van colocadas en un receptáculo bajo el nivel del piso del baúl. Es por eso que para sacar la rueda de auxilio es necesario desalojar el baúl porque ésta sale sólo por arriba.

TABLA DE DETALLES DE LA CARROCERIA Y GENERALES

Arranque eléctrico	sí
Arranque en la llave de contacto	sí
Bocina doble o simple	simple
Aro bocina en el volante	sí
Luces en el motor	opcional
Luces en la guantera	no
Luces en el baúl	no
Apertura de las puertas delanteras	para adelante
Colocación de los pedales	colgantes
Número de marchas hacia adelante.	4
Colocación de la palanca de cambios	columna de dirección
Colocación de la palanca del freno de mano	bajo el tablero
Medidor de nafta	aguja
Medidor de presión de aceite	luz
Medidor de temperatura	aguja y luz
Amperímetro	luz de descarga
Parcial de kilometraje	sí
Reloj	eléctrico
Encendedor	sí
Ceniceros	3
Espacio para radio	sí
Radio	sí
Lava-parabrisas	no

Limpiaparabrisas		sí
Calefacción		sí
Ventilador de calefacción		no
Reóstato de luces del tablero		sí
Traba de dirección		no
Comando de luces en el volante		no
Cerraduras de las puertas		una, puerta izquierda
Cerradura de la guantera		no
Cerradura del tanque de nafta		no
Cerraduras del baúl		desde adentro
Ventiletes de aire		4
Espejo exterior		sí
Manijas de puertas	Palanca: Botón:	sí
Tapizado		cuerina
Alfombra		goma
Techo		tela
Interior de puertas		cuerina
Piso baúl		goma
Posa brazos		sí
Respaldo delantero graduable		no
Colocación de la batería		adelante
Viseras para el sol		2
Ventanas	deslizantes: levadizas:	sí



AQUI ESTA EL BORGWARD ISABELLA

CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Tipo
Par motor máximo: 11 kg. a 2.500 rpm.
Rendimiento por litro: 40 CV.
Ciclo: 4 tiempos.
Número de cilindros y disposición: 4 en línea.
Diámetro: 75 mm.
Carrera: 84,5 mm.
Cilindrada total: 1493 cc.
Potencia máxima: 60 CV a 4.100 rpm.
Enfriamiento: agua (con bomba).
Capacidad del sistema: 7 litros.
Cigüeñal: forjado en una pieza.
Embrague: monodisco seco con mando hidráulico.
Ubicación del motor: sobre el eje delantero.

CAJA DE VELOCIDADES

Número de marchas: 4 adelante, 1 atrás.

Relación de engranajes:	1º	3,86 : 1
	2º	2,15 : 1
	3º	1,36 : 1
	4º	1 : 1
	Marcha atrás	4,06 : 1
Diferencial: Hipoidal - relación:		3,9 : 1
Desmultiplicación total:	1º	15,054 : 1
	2º	8,385 : 1
	3º	5,304 : 1
	4º	3,9 : 1
	Marcha atrás	15,834 : 1

SISTEMA DE ENCENDIDO

Por batería, distribuidor y bobina.

SUSPENSION

Delantera: independiente, trapecio deformable transversal.
Trasera: semieje columpiante.

CARROCERIA

Portante.

DIRECCION

Tipo Gemmer. - Número de vueltas del volante de lado a lado: 3,7.

DIMENSIONES

Largo entre ejes: 2.600 mm.
Trocha delantera: 1.346 mm.
Trocha trasera: 1.370 mm.
Altura máxima: 1.500 mm.
Anchura máxima: 1.760 mm.
Largo máximo: 4.400 mm.

ESPECIFICACIONES VARIAS

Peso vacío (con líquido): 1.050 kg.
Capacidad tanque de nafta: 47 litros.
Diámetro de giro: 11 metros.
Velocidad máxima: 130 kph.
Consumo: 9,1 litros cada 100 kilómetros.
Autonomía: 500-520 kilómetros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El control oficial certifica su

AUTENTICO AÑEJAMIENTO

coñac

OTARD-DUPUY

Desde el año 1933 el COÑAC OTARD-DUPUY se destila en la Argentina y su auténtico añejamiento es CONTROLADO OFICIALMENTE por la Dirección General Impositiva. OTARD-DUPUY posee en nuestro país el mayor stock de COÑAC en los sótanos de su establecimiento en San Juan.

AÑEJO

COÑAC OTARD DUPUY
Más de 3 años de añejamiento

EXTRAÑEJO

COÑAC OTARD DUPUY
"Reserva San Juan"
Más de 6 años de añejamiento

OTARD-DUPUY

coñac inconfundible

Esto sucedió...

Se instaló a mi lado y se quedó en silencio. Yo no entendía por qué estaba tan apurado. Y él había vuelto a quedarse mudo, mirando como si quisiera tragarse la cinta de asfalto con los ojos.

A TODA MAQUINA

MI Ford está viejo, es cierto, pero le tengo cariño. Lo compré de segunda mano cuando me recibí de médico y fui a instalarme en el Azul, hace más de veinte años. Es un modelo 1930 que me vendió un estanciero de la zona. Me parece ridículo, casi increíble recordar que me costó mil pesos; entonces me aferro más a él ante las cifras millonarias, ante los insensatos ceros que se amontonan en los precios de los coches modernos.

En Azul es tres veces más grande que hace veinte años, pero soy ahora allí el viejo doctor Macías con su viejo Ford color ratón. Ese cajón con ruedas y yo formamos una entidad indisoluble. Si me apareciera de golpe ante la casa de un cliente con otro auto, la gente se sorprendería tanto como si viera detenerse mi Ford tripulado por un marciano.

¿Que no tiene pique? ¿Que resopla como un condenado? ¿Que trepida como un hombre con un ataque de asma? ¿Que no tiene ni calefacción, ni radio, ni asientos de espuma de goma? ¿Que el cuentakilómetros grita ¡basta! a los 70? Nunca me preocupó demasiado eso. Siempre llegué a tiempo, pese a todo, para los llamados urgentes, y poquísimas veces tuve que internarlo en el taller mecánico. Puedo reconocerle y curarle los pequeños achaques como al más antiguo de mis pacientes.

Algún colega joven ha tratado de tentarme para que cambie el coche, pero siempre me he negado, firme en mi convicción de que no ganaría nada repudiando a mi fiel compañero por un aerodinámico y brillante último modelo.

Una o dos veces por año me largo a Buenos Aires despacio y confiado, y como voy de paseo no me interesa batir récords de velocidad en la ruta. Cuando algún burlón con alma de corredor me pasa, acelerador a fondo, lo saludo con la mano y le deseo que no se estrelle contra una tuya o un mojón.

Volvía de la última excursión a la Capital. Con el Ford puesto perezosamente a cincuenta kilómetros por la ruta vacía que se cerraba a lo lejos en lagunas de espejismo, bajo un sol vertical y picante de mediodía. Algunas vacas aburridas rumiaban a derecha e izquierda del camino. Y los girasoles maduros miraban para arriba dando la cara al cielo.

Lo vi desde lejos, agitando los brazos a la desesperada como aspas de molino, en medio de la carretera desierta.

Me pareció una forma original de hacer "auto-stop", como si quisiera decir: "¡O se detiene, o pasa sobre mi cadáver!".

Frené, y el hombre se acercó a la ventanilla a la carrera. Tenía un rostro transpirado y una expresión casi despavorida bajo el ala del chambergo. Se lo quitó para saludarme.

—Disculpe, señor. ¿Usted va para el Azul.

Asentí con la cabeza.

—¿Entonces me puede cargar? Hace como dos horas que estoy en la ruta, haciendo dedo, y los pocos autos que pasaron seguían de largo; por eso me decidí a parar uno de cualquier manera. Ando con apuro, ¿sabe?

—¡Arriba, yo lo llevo!

—¡Muchas gracias!

El hombre se instaló a mi lado. Y se quedó en silencio, jugueteando con el chambergo. Arranqué y subí un poco la velocidad. Estábamos como a cien kilómetros del Azul y mi pasajero encontraría absurdos mis cincuenta por hora.

—¿Usted es de la zona?

—Sí, soy puestero de "La Juanita". Vine hasta otra estancia a traer unos animales; ahora tengo que volver lo antes posible para mi puesto .

Yo no entendía por qué podía estar tan apurado, pero no le pregunté nada.

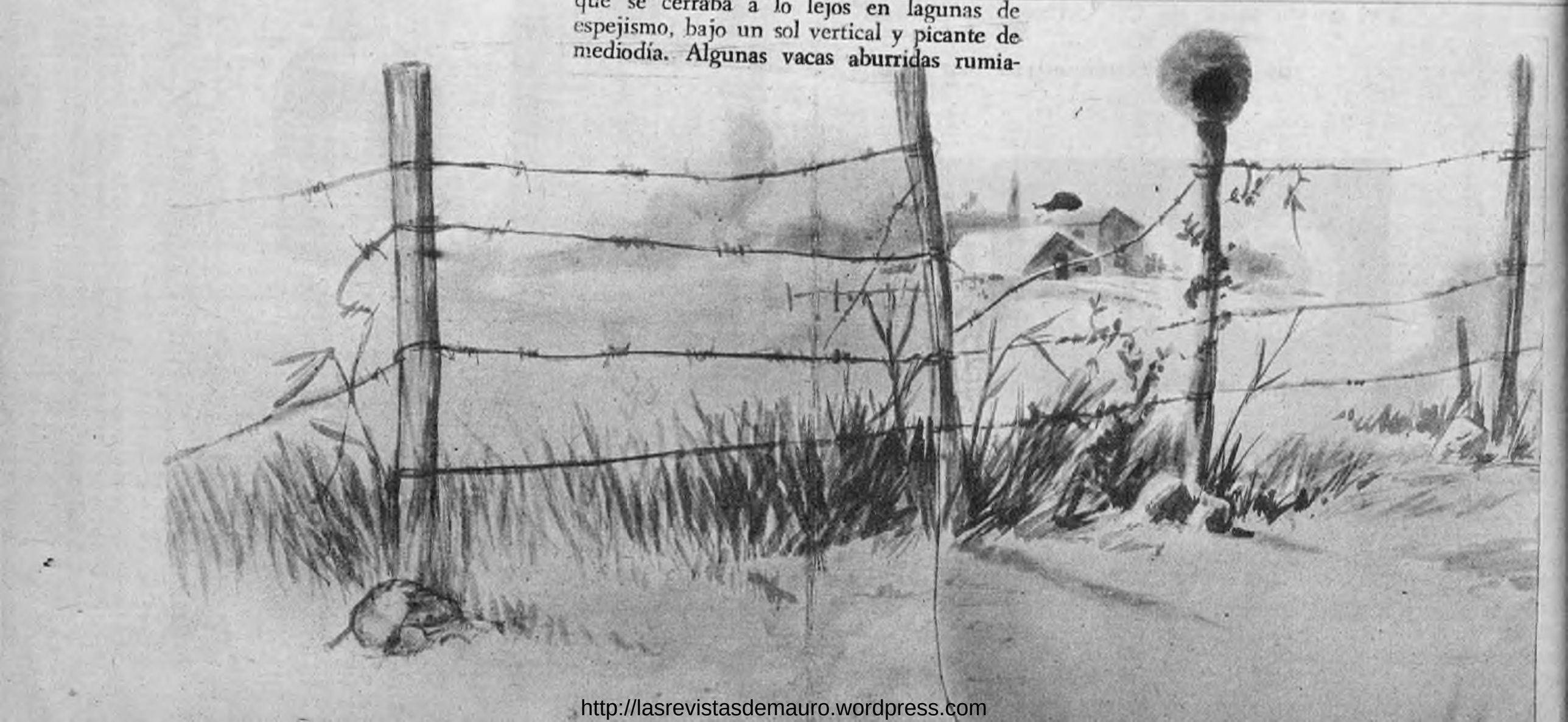
Pasamos por un trigal segado.

—Se dio lindo el trigal este año.

—Sí, se dio lindo —contestó el hombre sin interés. Se secaba la transpiración de las manos y de la frente con un pañuelo a cuadros.

De tanto en tanto nos pasaba un auto o nos cruzábamos con un camión. Yo mantenía una marcha regular.

—Hace una semana que falto de mi puesto. Vine a caballo con el arreo, pero



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ahora decidí dejar mi caballo aquí y largarme. Vengo bastante seguido; la próxima vez lo recupero, se lo dejé a un compadre de esta estancia que lo va a cuidar mejor que yo.

Se había puesto conversador, así que seguramente me iba a contar pronto por qué estaba tan apurado. Era sólo cuestión de tiempo. Y no me equivoqué.

—Es que estoy preocupado por la Fortunata. Ya tuvo dos malos partos, y ahora tengo miedo de que el tercero también venga mal. Calculábamos que sería en estos días, a lo mejor ayer, hoy... Por eso quiero estar allá.

—Me doy cuenta. Al atardecer va a estar en "La Juanita". El auto no es de los más veloces, pero anda bien.

Estaba todo claro. Dos malos partos son como para preocupar a cualquiera.

El hombre había vuelto a quedarse mudo. Miraba adelante como si quisiera tragarse la cinta de asfalto con los ojos. Pensé que sería bueno tranquilizarlo un poco.

—Dos malos partos no quieren decir nada. A veces hay caprichos de la naturaleza, pero por fin las cosas salen como es debido. Yo he visto de todo en ese sentido; hace más de veinte años que soy médico.

El hombre meneó la cabeza y no contestó nada.

Aceleré otro poco y me puse a silbar. El calor apretaba.

Estoy tan acostumbrado al auto que creo que me di cuenta del pinchazo antes de que se produjera. Me detuve al costado del camino.

—¿Qué pasa?

—Pinchamos.

—Ah...

—Pero no es serio. Cosa de unos minutos, el tiempo de cambiar la rueda.

Nos bajamos. Saqué la rueda de auxilio y me arremangué dispuesto a hacer el cambio. El gato no estaba en el baúl.

"Lo debo de haber puesto atrás, en el piso", me dije. Pero el gato tampoco estaba allí. Sencillamente me lo había olvidado. Era un fastidio, habría que parar otro coche y pedir un gato prestado. Se lo dije.

El primer auto llegó muy pronto. Hizo un elegante serpenteo al pasar junto a nosotros y siguió de largo. Adentro iba una pareja más pegada que mellizos siameses. Pasaron unos minutos; el hombre se retorcía las manos con impaciencia. Por fin apareció otro auto y se detuvo a nuestro lado. Bajó un muchacho.

—¿Le pasa algo?

—Sí, pinché, y no tengo gato para poder cambiar la rueda.

El muchacho sacó su gato y se dispuso a ayudarme. Mi compañero se había quedado a cierta distancia, y se paseaba de un lado para otro. Parecía indiferente a nuestro trabajo.

Estábamos acuclillados cambiando la rueda; mi salvador era un tipo de muy buena voluntad que se empeñaba en ayudarme.

—Ese hombre venía con usted, ¿no?

—Lo levanté a poco trecho de aquí.

—Está nervioso.

—No es para menos. La mujer espera un chico, y parece que ya perdió dos.

En pocos minutos terminamos el cambio de la rueda. Me despedí del muchacho y volvimos a ponernos en camino. Entre una cosa y otra habíamos perdido como una hora.

El hombre seguía con los ojos fijos en la ruta y un aspecto de preocupación que daba pena.

—Ahora vamos a correr un poco más para recuperar el tiempo que perdimos, y yo lo voy a acompañar hasta su puesto por si hago falta para algo.

Largué el Ford a toda máquina, sin preocuparme por sus resoplidos asombrados.

A las cinco de la tarde llegamos con el motor pidiendo agua al puesto de mi compañero.

Apareció una mujer en el patio. El se bajó de un salto y me invitó a bajar.

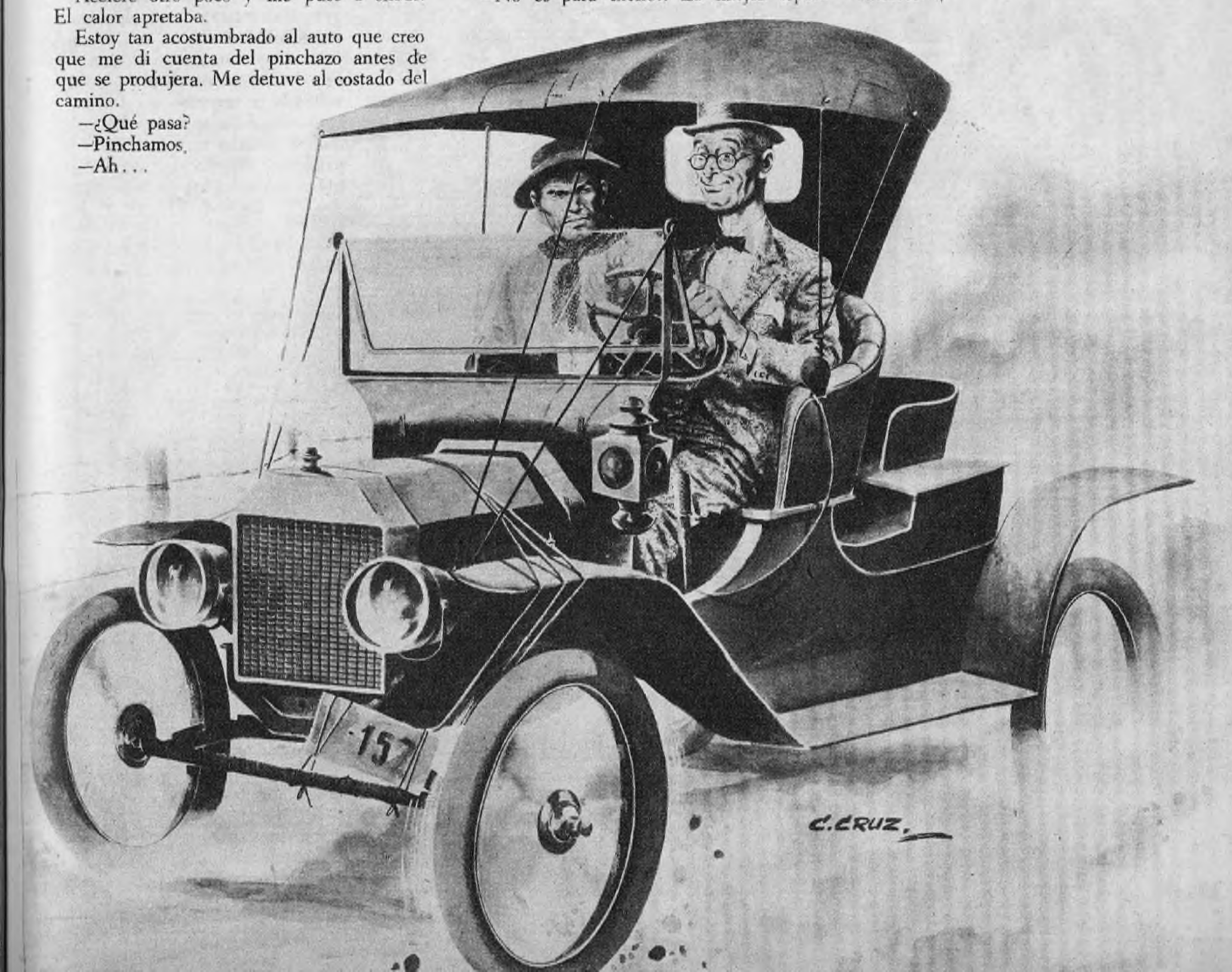
—¿Cómo está la Fortunata?

—Bien, esta mañana tuvo un potrillo que da gusto verlo. La atendió el Juancito ¡Ese tiene buena mano!

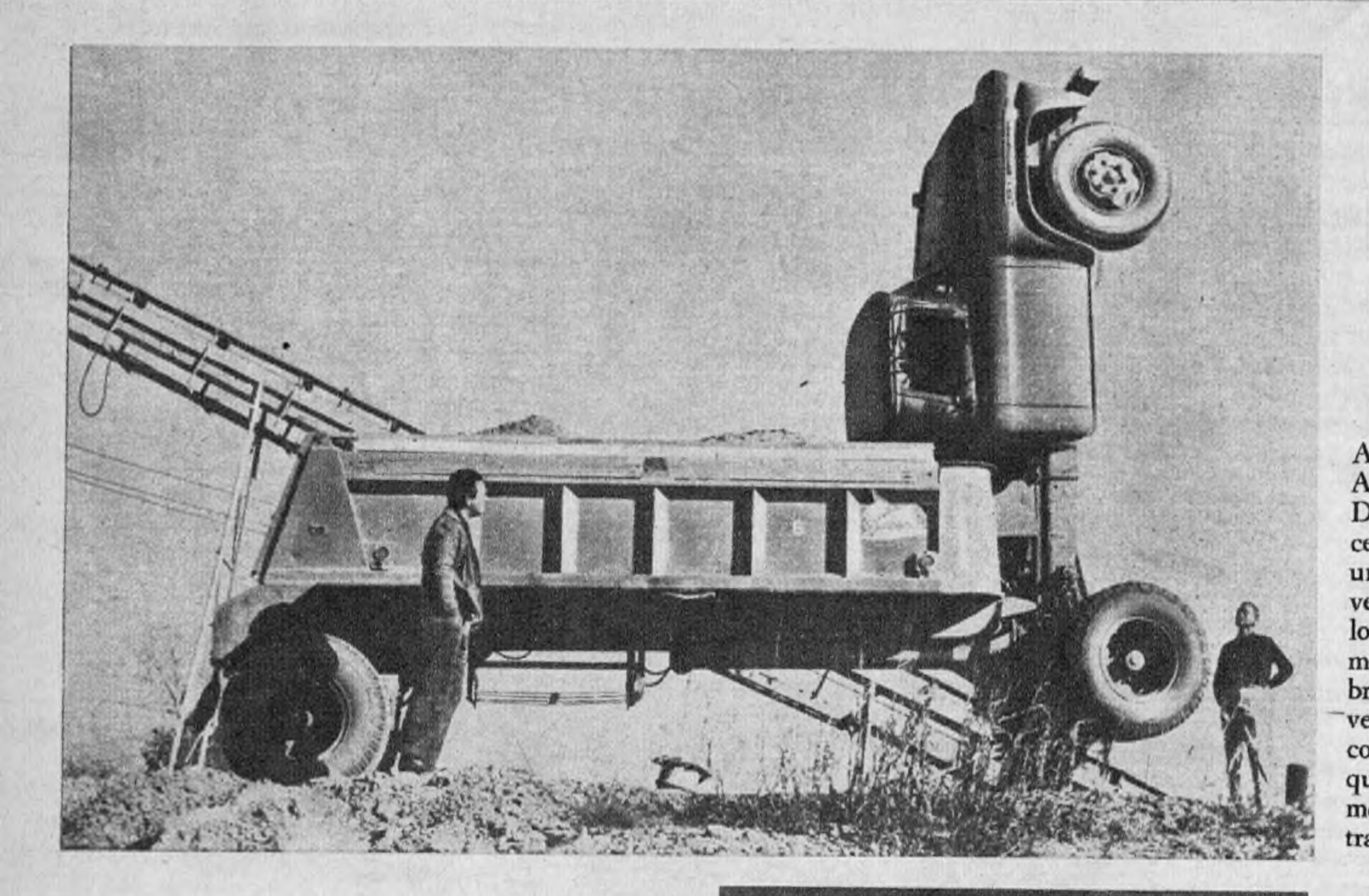
Yo estaba paralizado en medio del patio.

—Linda yegua la Fortunata, es hija de una que tuvo el finado mi padre. Me tenía muy preocupado. ¿Sabe, doctor?

Y me arrastró hasta el establo. Junto a la yegua alazana ensayaba la complicada tarea de mantenerse en pie un potrillito lustroso. ✦

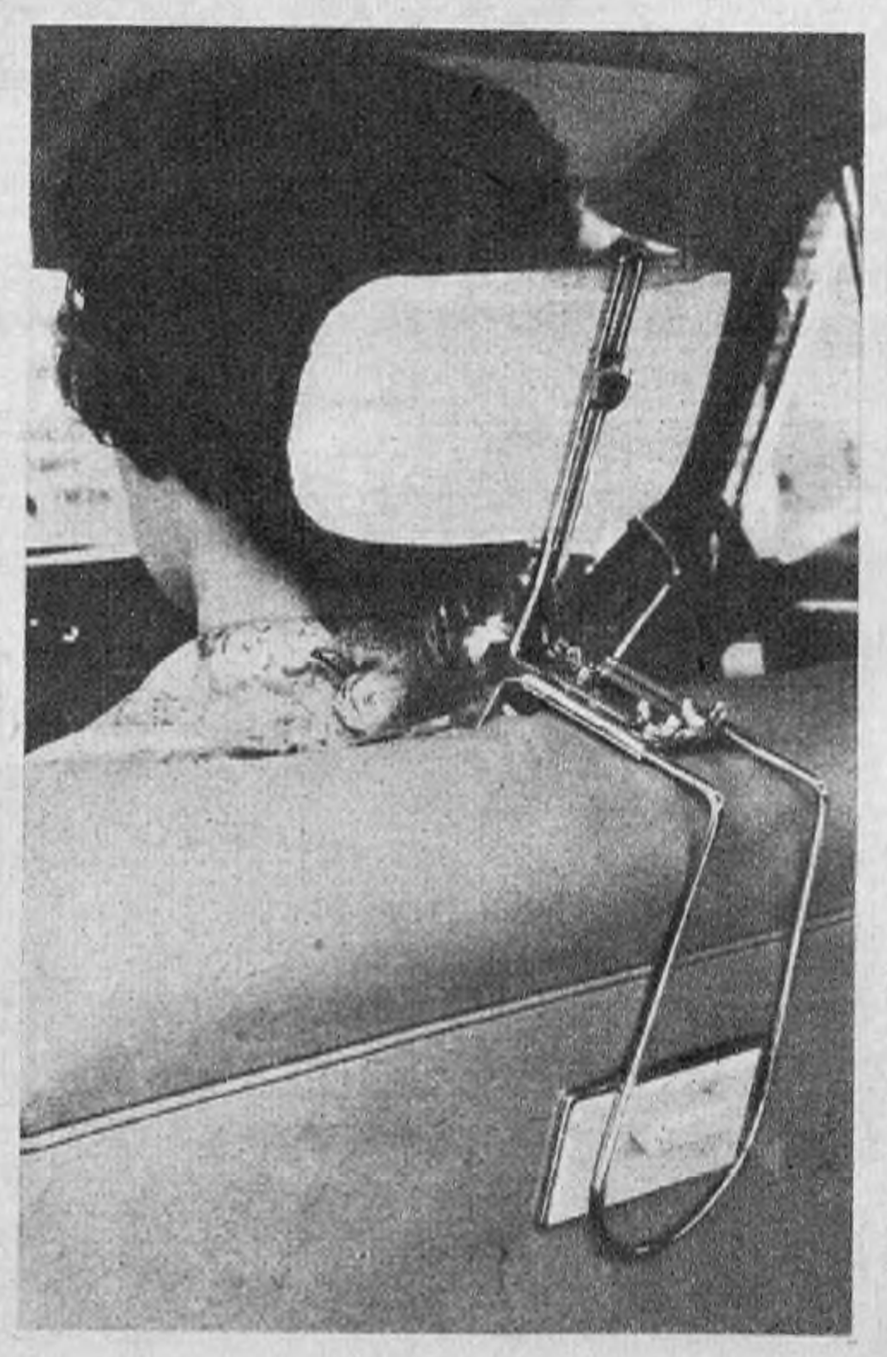


NOTICIERO



AL REVES DEL PEPINO. Aquí vemos a Cliff Henson, de Dallas, Texas, mirando desconcertado la increíble maniobra de un camión volcador, cuya nariz vemos apuntando a los altos cielos. Cliff maniobraba con su camión y, al intentar una maniobra de retroceso, obtuvo de su vehículo la respuesta totalmente contraria. Para su fortuna, Cliff, que se hallaba al volante en el momento del suceso, salió del trance sin sufrir ninguna herida.

VIDA Y MUERTE DEL AUTOMOVIL. Como las personas, los autos no viven siempre. Seis millones nacieron en EE. UU. en 1960. Y otros millones murieron. La vida de un auto en Nueva York se calcula en siete años. Durante ese tiempo pasa por sucesivas manos. Y llega el fin. Algunas partes son recuperadas para diversos usos. Y pasa a los cementerios, donde forman pilas silenciosas, monumentos de glorias pasadas y olvidadas.

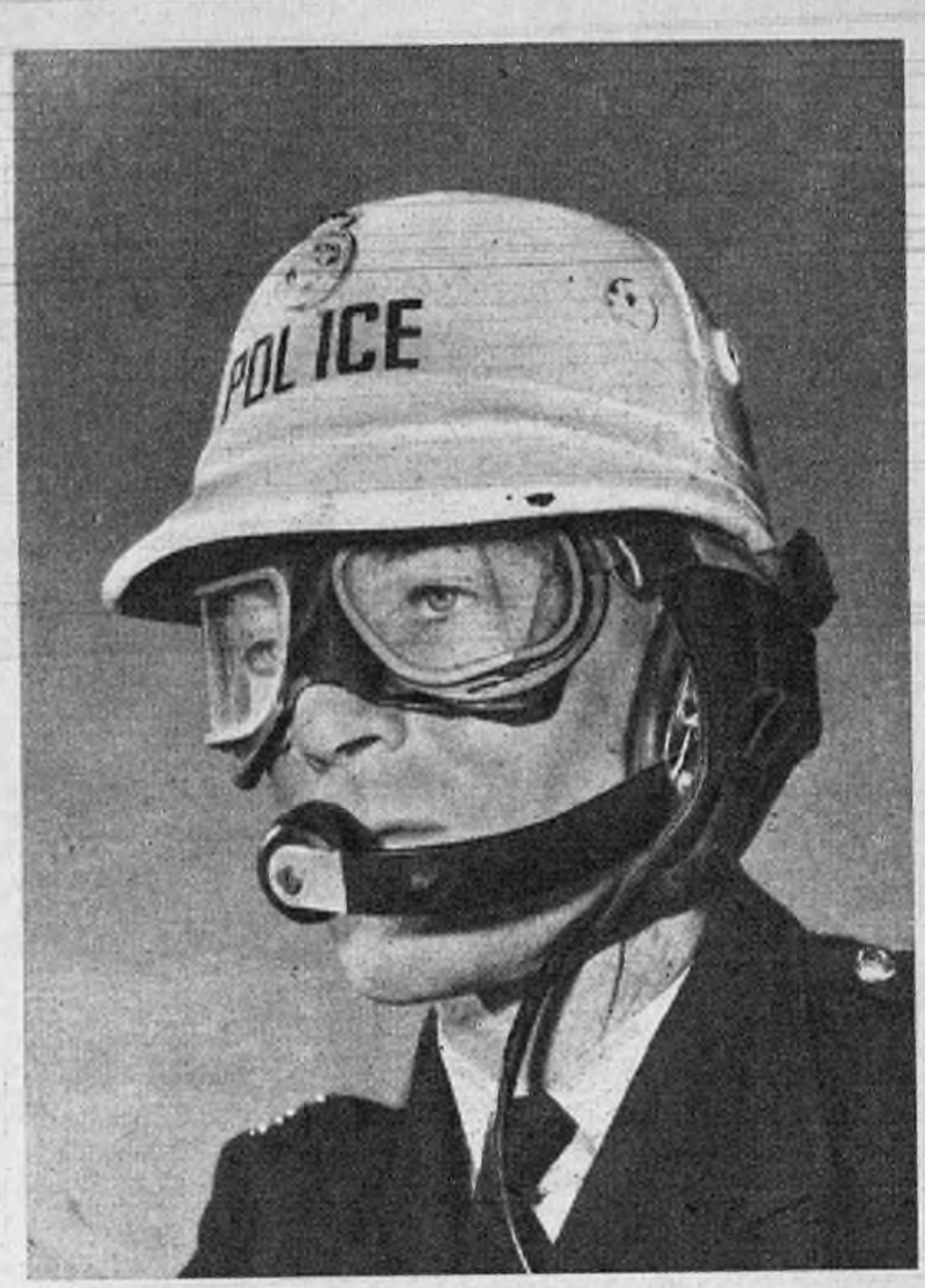


COMODIDAD. Bajo las iniciales de K. L. se ha presentado en Londres el práctico artefacto que ilustra la foto. Un armazón de muy fácil colocación —y retiro— permite graduar una almohada de espuma de goma para sostener confortablemente la cabeza del automovilista.

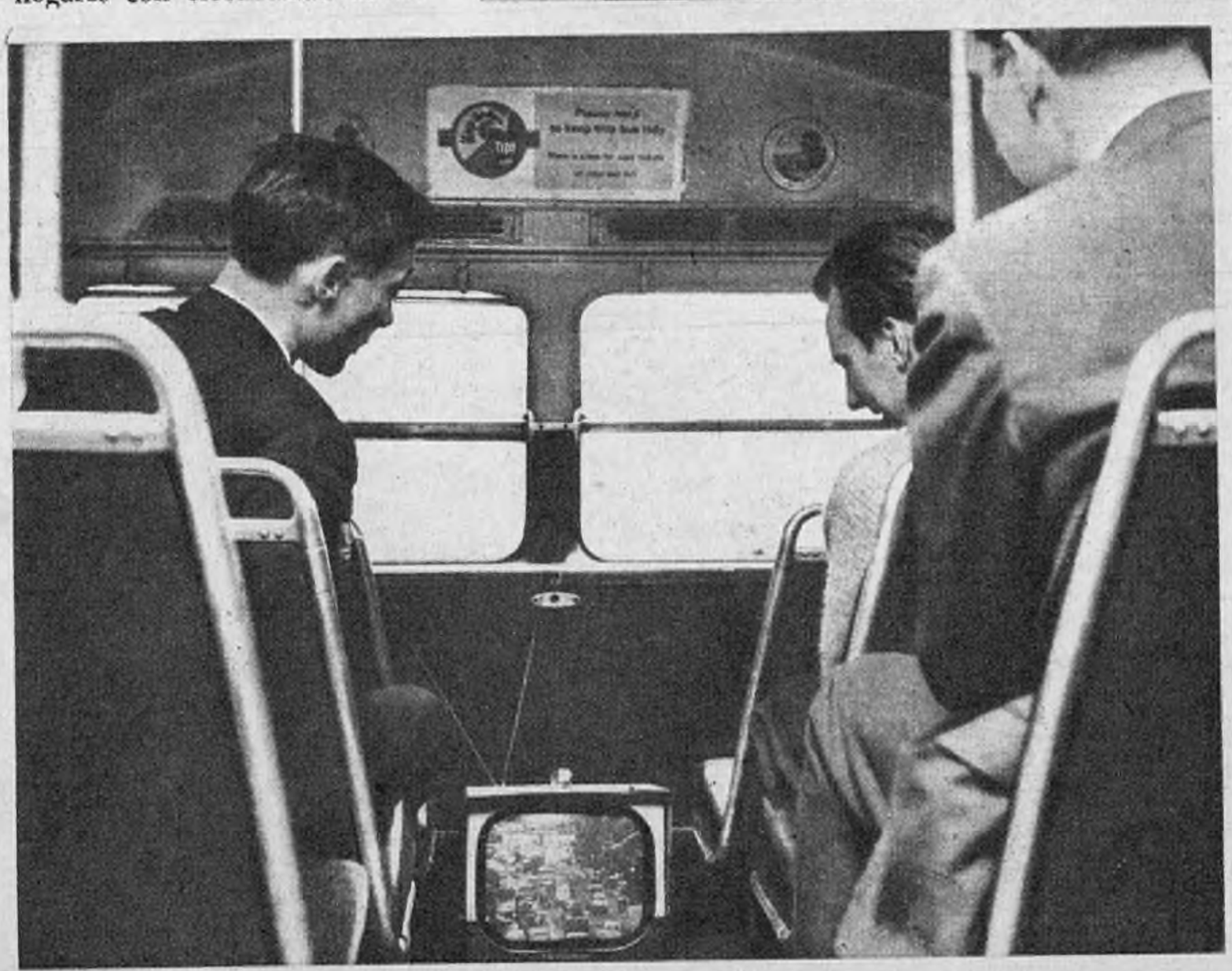
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUNDIAL

TRANSMISION A ALTAS VELOCIDADES. Este transmisor-receptor, con auricular adaptado al casco y micrófono graduable, permite al agente de tránsito recibir y transmitir mensajes mientras ocupa sus manos en la conducción de una motocicleta a 120 kph. Es usado en Inglaterra, y un simple botón habilita el funcionamiento.



TV SOBRE RUEDAS. Este televisor portátil a transistores permite seis horas de espectáculo que aligera las largas horas de marcha de los pasajeros ingleses. Puede funcionar también en los hogares con electricidad usual.



AUTOMOVILES EN ITALIA: UN EJEMPLO ALECCIONADOR

ROMA (AP). Los conductores italianos, que estaban considerados entre los más osados del mundo, parecen haberse tornado cautos y tranquilos.

Durante la última década los automóviles en Italia aumentaron casi en un 900 por ciento. Sin embargo, los accidentes solamente se han duplicado.

En 1950, cinco años después de la finalización de la segunda guerra mundial, había en Italia 785.457 vehículos a motor. Un tercio de ellos era de dos ruedas.

Hace diez años, de cada 142 italianos, uno poseía un automóvil. Los caminos eran inadecuados y la nafta costaba muy cara. Las estaciones de servicio estaban alejadas muchos kilómetros unas de otras; el tránsito era azaroso, y los automóviles de importación, un lujo para pocos.

En setiembre de 1960 había 5.969.076 automotores registrados en el país. Los autos particulares pasaron de 342.021 a 1.788.247, lo que significa que ahora uno de cada 38 italianos se sienta orgullosamente detrás del volante del auto propio. Los "dos ruedas" pasan el millón.

Espectaculares carreteras cruzan ahora el país. La "Autostrada del Sole" ya abrió parte de su curso de seis manos. Bajó el precio de la nafta. Más y más trabajadores italianos van a sus ocupaciones en sus autos, y los diseñadores italianos de carrocerías han llamado sobre sí la atención mundial. El gobierno ha lanzado un plan de diez años para adecuar las carreteras al incremento del tránsito.

Los accidentes no han aumentado proporcionalmente. En 1950 fueron registrados 94.810 accidentes con 4.266 muertos y 72.000 heridos. Para nueve meses de 1960 hubo un total de 225.116 accidentes con 7.170 muertos y 167.798 heridos.

El Fiat 600 se ha convertido en uno de los vehículos más populares para el italiano medio. Otros de mayor costo como el Lancia o el Alfa Romeo compiten con los modelos extranjeros.

Los autos han bajado de precio. Los acuerdos del Mercado Común Europeo facilitarán la importación de autos de otros países. "Compre un segundo automóvil", es ahora la publicidad de algunas fábricas. Un "slogan" inconcebible hace unos pocos años.

PRIMICIA DE "PARABRISAS":

PROTOTIPOS DEL FIAT 1300

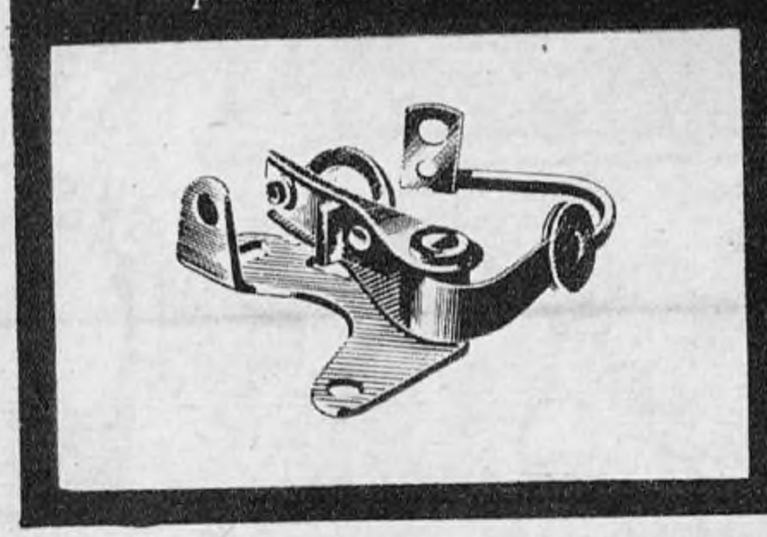
En esta página presentamos una primicia de nuestro corresponsal italiano: la prueba en carretera de los prototipos del Fiat 1300, cuya aparición podemos adelantar como fijada para el próximo mes de mayo. Según la información que hemos recibido, la forma de los costados y el techo es definitiva; la cola puede sufrir cambios de último momento. Tendrá suspensión delantera independiente; trasera, con eje rígido; motor de cuatro cilindros y 1500 cc. enfriado por agua; 70 HP; cambio automático Smiths opcional; rodados 135 x 15. Tal vez lleve frenos a disco —por lo menos opcionalmente—. La carrocería, portante con 4 puertas, y su precio competirá con la Giulietta Alfa Romeo. En la foto de abajo, a la derecha, puede verse al comm. Salamano, jefe de equipos de prueba de la Fiat, amenazando amistosamente al audaz fotógrafo que obtuvo la nota gráfica.

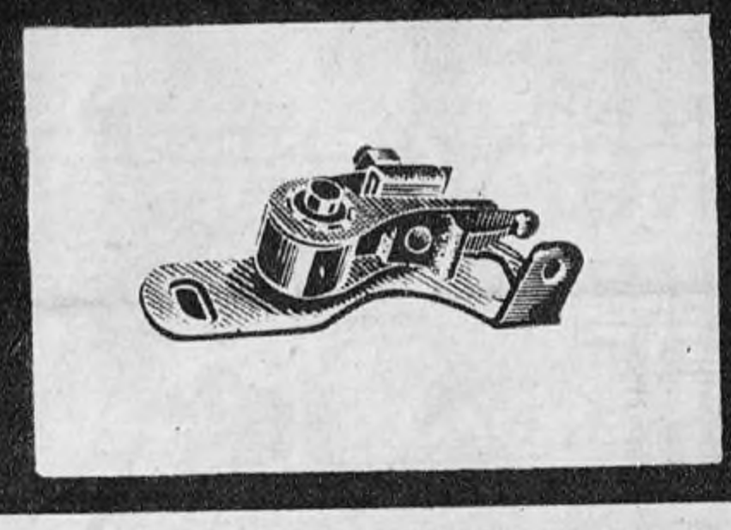
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

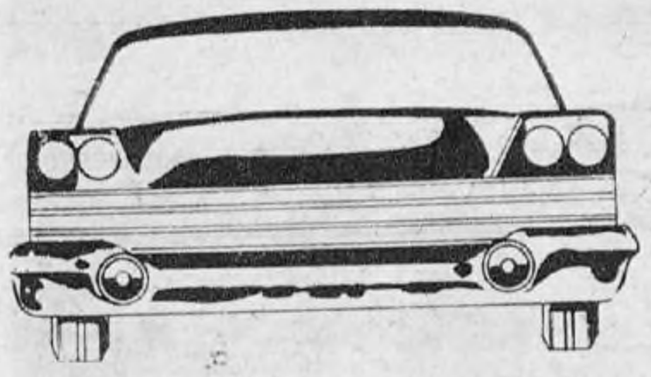
si su automóvil cumplió 1 año, obséquiele una "joya"

Ahorran tiempo, dinero y molestias porque duran mucho más y trabajan mejor*.*

- *Duran mucho más porque su material ha sido seleccionado.*
- *Trabajan mejor porque cada una de sus partes han sido perfectamente controladas antes y después del armado.*







platinos

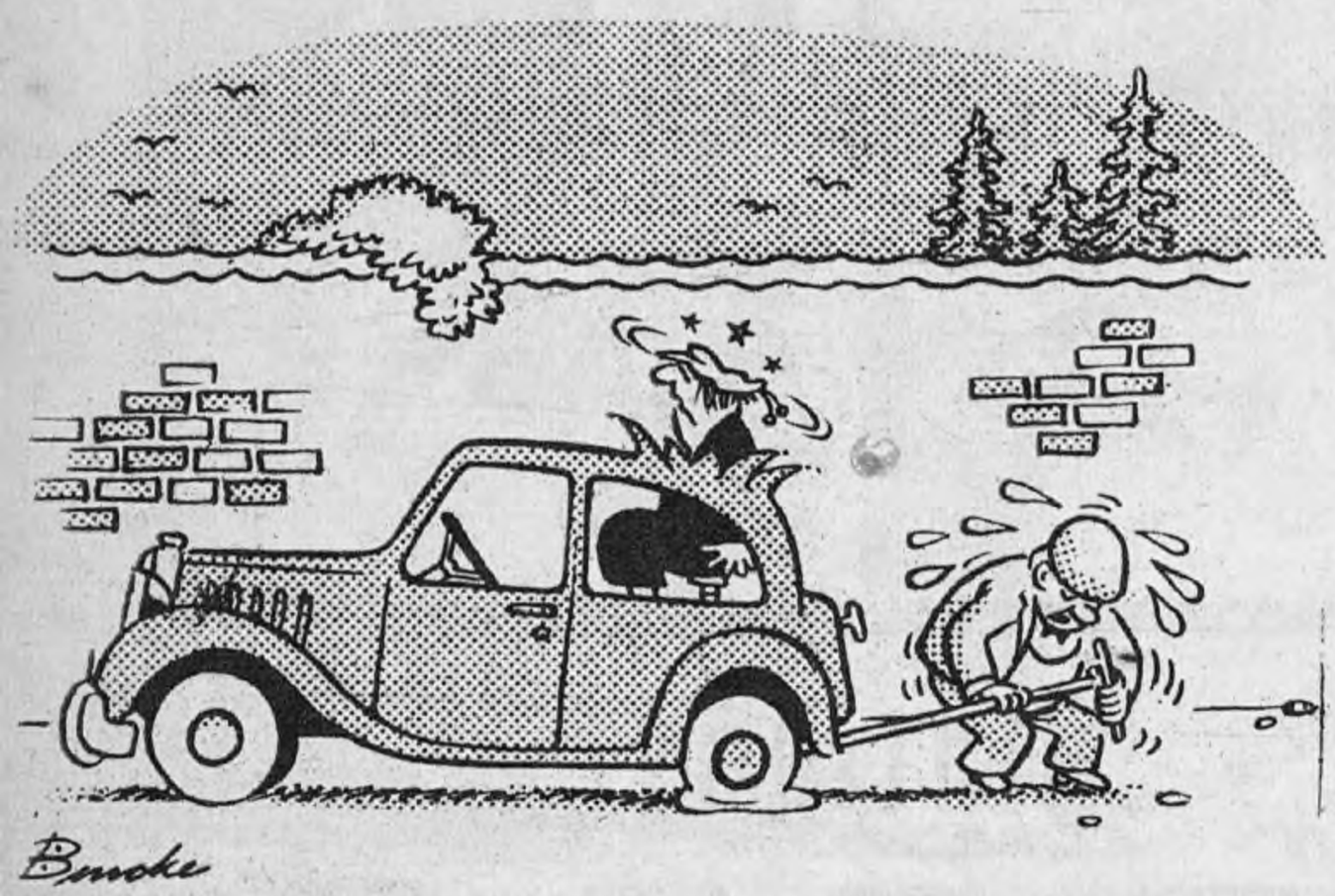
ATMA

CALIDAD EN ELECTRICIDAD,
TAMBIEN EN EL AUTOMOTOR

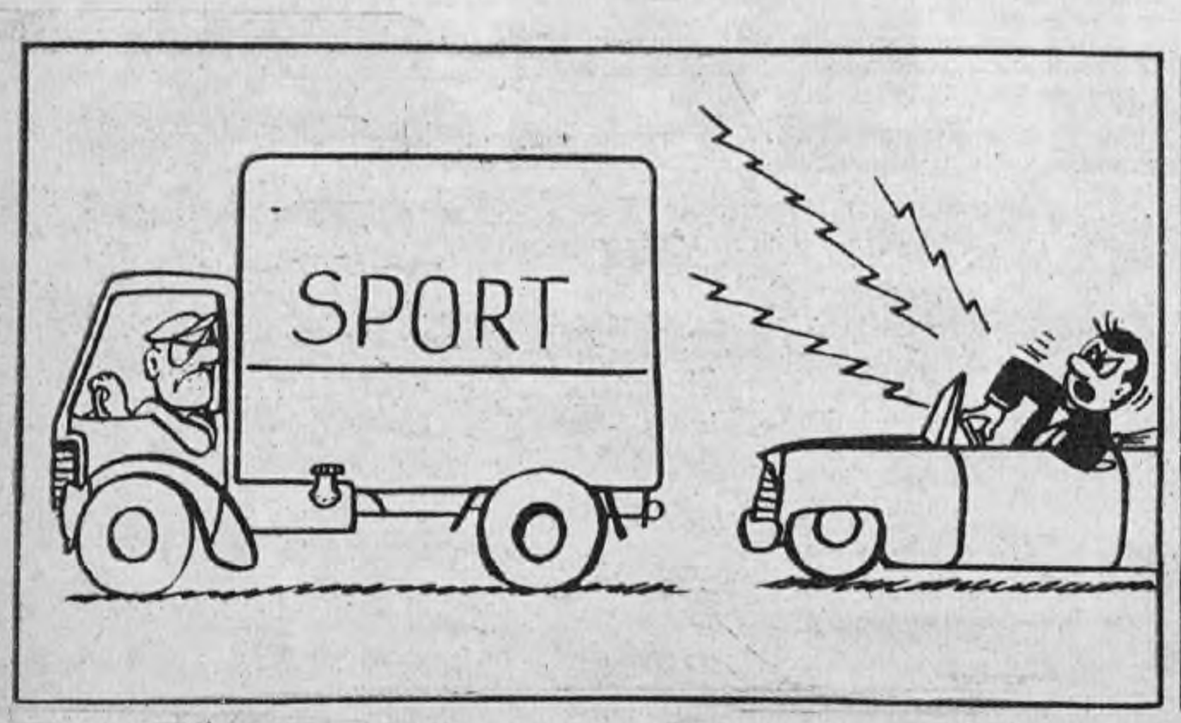
Juan Gálvez recomienda encendido ATMA.
Bobinas de Ignición Automático de Arranque
Cambiador de Luces Platinos-Condensadores

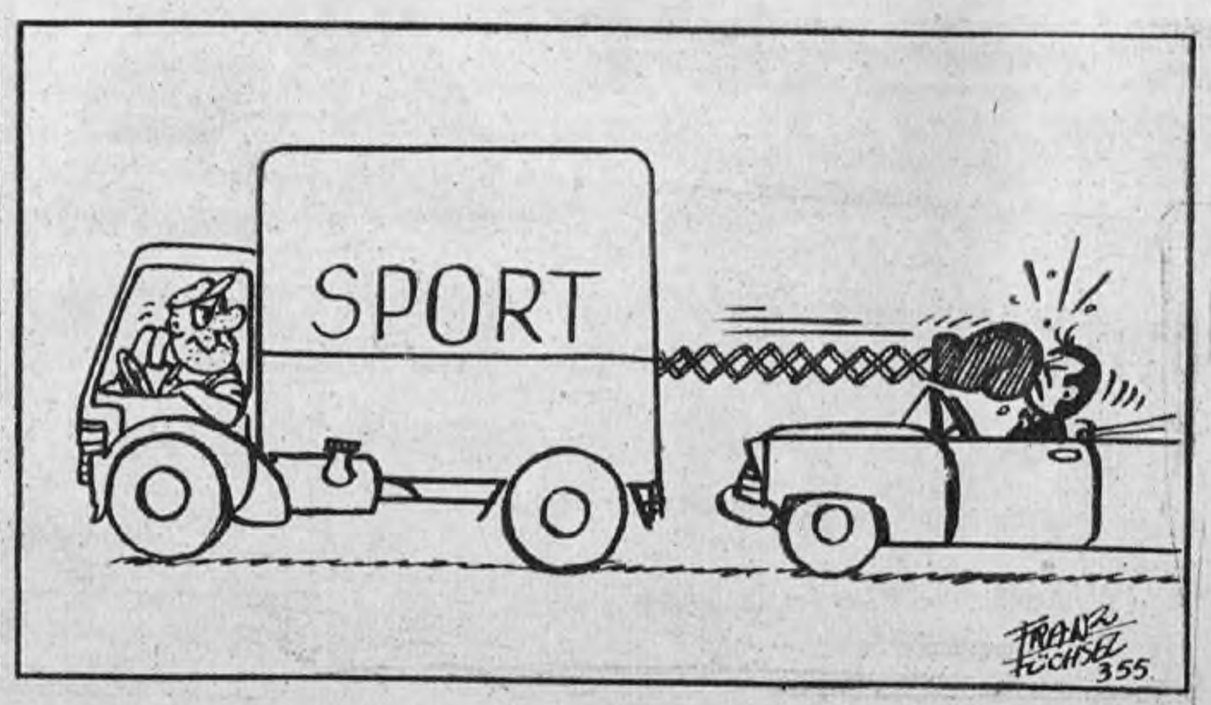
hágalo Ud. mismo

—Pinto cada mitad de un color diferente y después me río en grande cuando escucho las contradicciones de los testigos.



—¡Oh, querido!... ¿Tuviste mucho que hacer en el garage?





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Quien tiene un

DI TELLA 1500

sabe lo que tiene...

...tiene el coche ideal

- IDEAL, por su motor de 55 HP., ágil, potente y económico: 240 kilómetros con 20 litros de nafta.
- IDEAL, por su amplia capacidad: 5/6 pasajeros comodamente sentados.
- IDEAL, por la doble garantía de SIAM Di Tella Automotores - sus fabricantes - y de la British Motor Corporation - sus creadores.

DE LOS MEDIANOS...
EL MAS "GRANDE"!

TIL publicidad

Ud. se sentirá más CONTENTO...

Trajes Suixtil Buenos Aires
EL MAS FINO... EL MEJOR TRAJE ARGENTINO
EN SUS FAMOSAS "290" MEDIDAS

SUIXTIL ha preparado para esta temporada, creaciones verdaderamente sensacionales, para que usted, al vestirlas, experimente gratas sensaciones.
Las prendas ya realizadas, de acuerdo con su altura, su contextura y su talle, le esperan en ÑARÓ. Reúnase con ellas y usted se sentirá más juvenil, más conquistador, más contento.

Ambos, sacos sport, pantalones sport, camperas y camisas, en finísimas telas, gustos exclusivos y corte SUIXTIL.

TRANSPONGA EL UMBRAL DE

ÑARÓ

✱ ABIERTO HASTA LAS 24 HORAS

CABILDO 2279 ✱ CAPITAL FEDERAL

CORDOBA 1039 ROSARIO

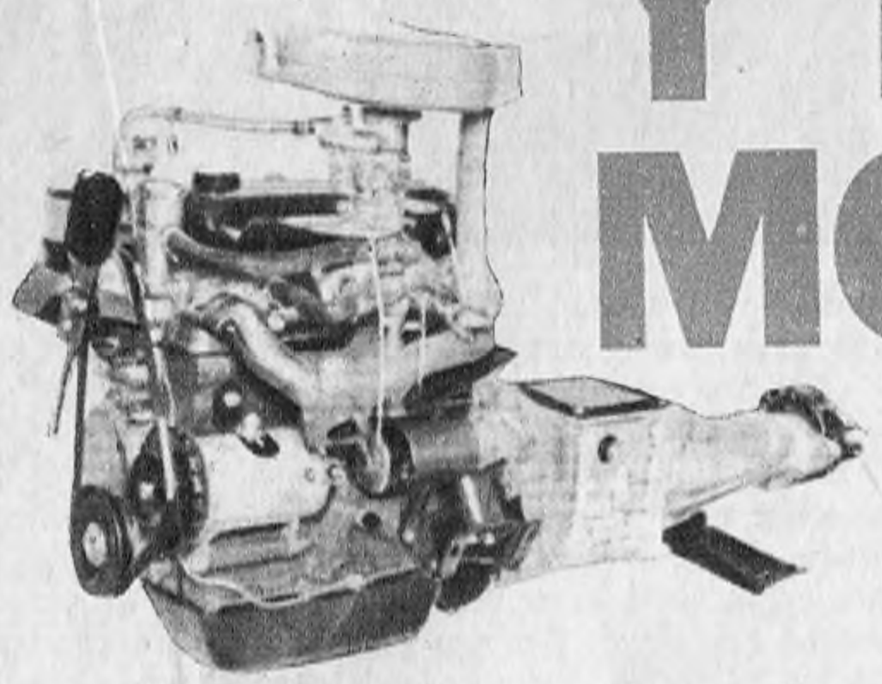
DIAGONAL NORTE ✱ 842 54 CAPITAL FEDERAL

CREDITOS 10 MENSUALIDADES

Y TAMBIEN EN: SAN NICOLAS - TUCUMAN - MENDOZA - BAHIA BLANCA - SANTA FE - CORDOBA - SAN FRANCISCO - COMODORO RIVADAVIA - JUNIN - MERCEDES - SANTA ROSA - MAR DEL PLATA - PERGAMINO - SANTIAGO DEL ESTERO - LANUS - TRES ARROYOS - POSADAS - LUJAN - PEHUAJO - CNEL. DORREGO - JUAREZ - SAN PEDRO DE JUJUY - ALTA GRACIA - RIO TERCERO - VILLA DOLORES - TRELEW - ARROYO SECO - GRAL. VILLEGAS - CAPITAN SARMIENTO - NUEVE DE JULIO - HENDERSON - INTENDENTE ALVEAR - RIVADAVIA (ESTACION AMERICA) - COLON - EDUARDO CASTEX - GRAL. MOSCONI - ROJAS - CHACABUCO - SALTO - NAVARRO - CARMEN DE ARECO - SAN MARTIN (MENDOZA) - GONZALEZ CHAVES - CARLOS CASARES - CARLOS TEJEDOR - SAN PEDRO (BUENOS AIRES) - BALNEARIA (CORDOBA) - VICTORICA (LA PAMPA) - QUEMU-QUEMU - DUDIGNAC (BS. AS.) - CALETA OLIVIA - SAN ANDRES DE GILES - COSQUIN - SAN FERNANDO - JESUS MARIA - MORTEROS (CORDOBA) - ARRECIFES - ARROYITO (CORDOBA) - FIRMAT - ZARATE - CARHUE - ELDORADO - VENADO TUERTO - CHILECITO (LA RIOJA) - QUILMES (SAN LUIS) - RAMALLO. ASCENSION (BS. AS.) - LABOULAGE (CORDOBA) - PUNTA ALTA - VALENTIN ALSINA (BUENOS AIRES)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UD. Y EL MOTOR



¿se conocen?

Texto: RONALD HANSEN

Dibujos: JORGE PARODI

LA TRANSMISION:

PRIMERA PARTE

En la parte relativa al motor hemos visto cómo el movimiento alternativo de los pistones se transformó en movimiento circular. A partir del cigüeñal, ya no hay más cambios en el tipo de movimiento, que continúa siendo rotativo, aunque pueden producirse inversiones de sentido de marcha (marcha atrás).

Como una primera hipótesis podría suponerse que basta conectar el cigüeñal con las ruedas motrices mediante un eje y distintos engranajes. La primera salvedad es obvia; se necesita un medio de desconectar el motor de las ruedas. Este medio es, por supuesto, el embrague, sobre el cual ya hablaremos, pero hay otro factor, relativo a la forma en que el motor suministra su potencia.

Debido a varias causas cuyo análisis significa un artículo en sí —que por supuesto no faltará en próximas entregas de PARABRISAS— el motor del automóvil no entrega toda su potencia excepto cuando funciona a bastante velocidad. Su automóvil tiene, digamos, 100 HP., cien caballos; pero cuando usted circula a velocidades relativamente lentas, el motor produce una potencia sensiblemente menor. El motor desarrolla más y más potencia a medida que aumenta su régimen, hasta cierto punto; es así que vemos en las especificaciones de los coches algo así como "50 HP. a 5000 rpm.". Esto quiere decir que hasta que llegue el cigüeñal a girar a 5500 veces por minuto, el motor irá aumentando gradualmente su potencia; pasadas las 5500 rpm., la potencia empieza a decaer, porque las válvulas no tienen tiempo de llenarse. Y cuanto menos se llenen, menos comprimen, y cuanto menos comprimen menos es el esfuerzo que impulsa el pistón hacia abajo.

Existe, entonces, un régimen óptimo, 5500 rpm. en el caso citado, en el cual el motor llega a su pináculo de potencia. Normalmente el motor podrá girar aún más ligero, aunque no mucho (hablando en términos generales, un 10 a 20 % más), y desarrollando cada vez menos potencia.

Pero esto último es secundario. Lo que nos importa es que cuando el motor funciona muy despacio, por ejemplo con el acelerador suelto (motor "regulando" o "en ralenti"), desarrolla una potencia muy reducida. Pero para poder poner en movimiento el considerable peso muerto que representa un automóvil, hacen falta dos cosas: Primero, tratar de alivianar la tarea; segundo, permitir que el motor alcance las rpm. que significan desarrollar adecuada potencia. Estas dos cosas se logran simultáneamente mediante la llamada "caja de velocidades" (o sus derivados de transmisión automática).

El principio de los engranajes es perfectamente conocido por todo el mundo. Todos sabemos que cuando engranan dos ruedas dentadas de tamaño dispar, la rueda chica permite girar a la otra "despacio pero haciendo fuerza"; en cambio, si movemos la rueda grande, la chica girará muy ligero pero relativamente con

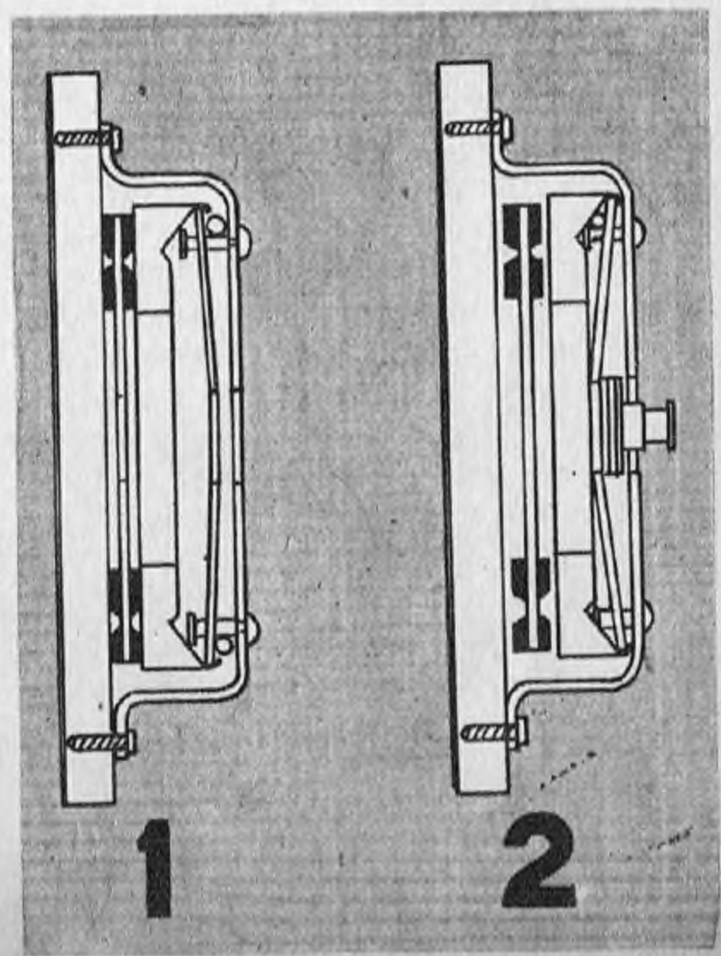


FIGURA 1

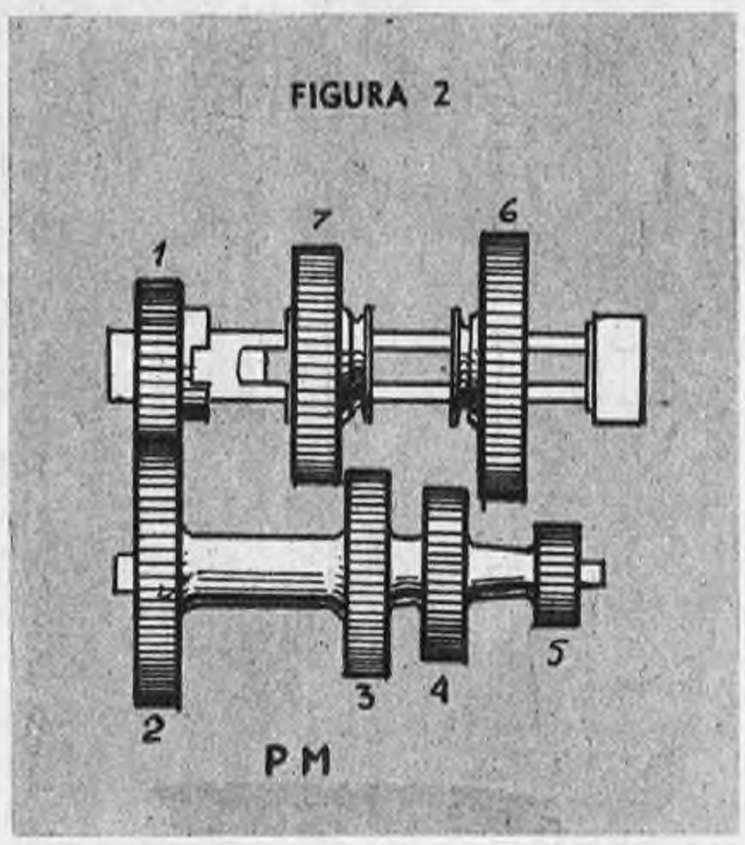
Un embrague convencional en sus dos posiciones: 1) embragado; 2) desembragado. Al ser oprimido el pedal, el mecanismo retira la placa de presión.

poca fuerza. Lo que hace la caja de velocidades, entonces, es enfrentar sucesivamente distintos engranajes para lograr "poca velocidad con mucha fuerza" (*primera*), "velocidad mediana con fuerza mediana" (*segunda*), y "mucha velocidad con poca fuerza" (*tercera*).

Obséverse entonces que en un momento se han logrado dos objetivos: primero, reducir el esfuerzo necesario; segundo, permitir que el motor se acelere y erogue mayor potencia. En realidad, la segunda función es la más importante, aunque mucha gente crea equivocadamente lo contrario. Bastará citar un detalle: a pesar del peso gigantesco de un tren de ferrocarril, las locomotoras de vapor no tienen caja de velocidades. ¿Por qué? Porque la máquina de vapor desarrolla prácticamente la misma potencia a cualquier régimen, más aún, desarrolla su máximo empuje con los cilindros llenos y el motor inmóvil.

Pero no nos vayamos demasiado por las ramas, so pena de perdernos en el follaje.

Volvemos al embrague. Este es el primer elemento de la transmisión y consta de un disco revestido de material resistente al desgaste (cinta o forro de embrague) que normalmente es oprimido mediante resortes entre el volante del motor y el llamado plato de embrague. Entonces forma un grupo compacto que gira solidariamente. No obstante, al apretar con el pie el pedal de embrague, el mismo vence los resortes y separa plato, disco



Punto muerto en una caja de tres velocidades.

y volante, permitiendo que éste gire sin arrastrar a aquéllos. De ese modo puede comprenderse que es factible que el motor gire sin afectar el resto de la transmisión.

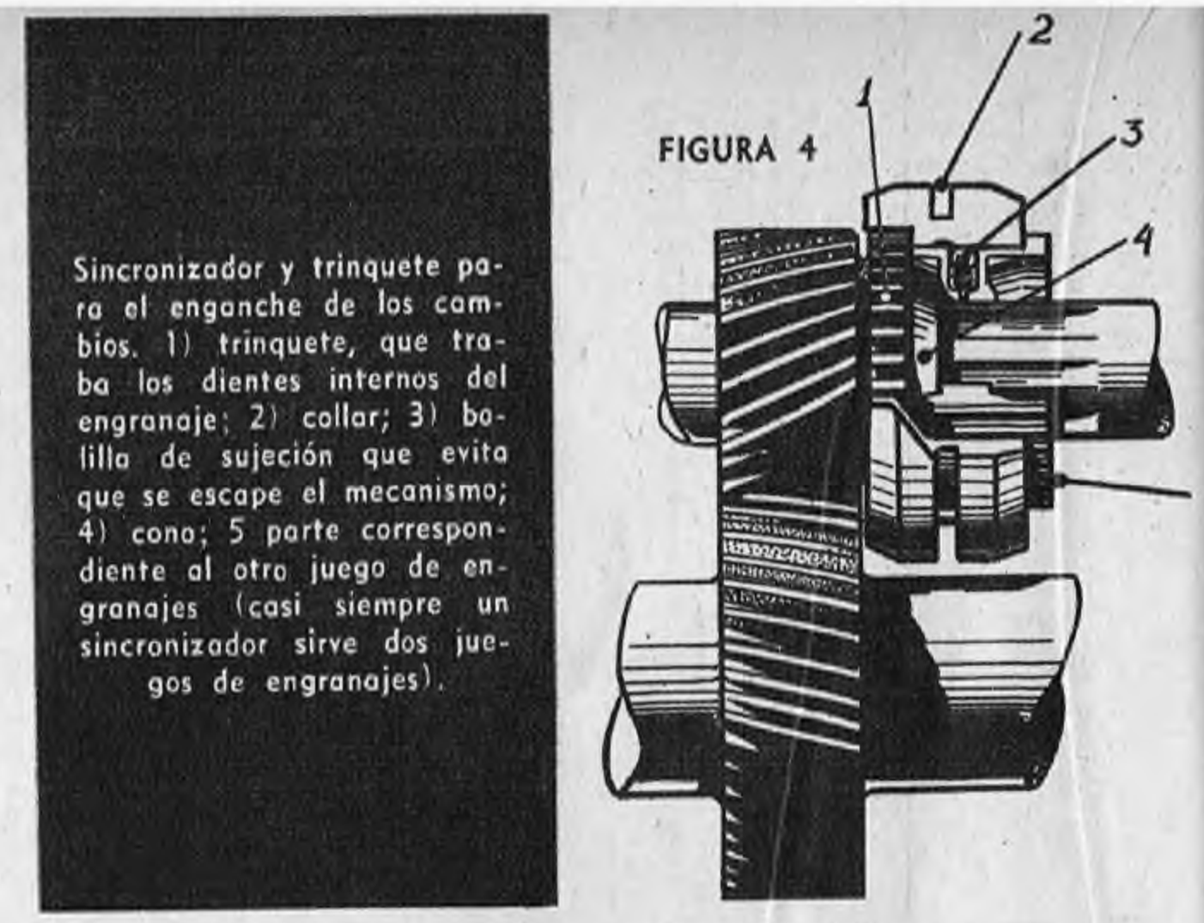
Después de la caja es necesario trasladar la potencia a las ruedas traseras —hablamos, por supuesto, del motor delantero con tracción a las ruedas de atrás.

Para esto se emplea un árbol o eje llamado eje cardánico, aunque en el lenguaje corriente se le llama "cardán".

El cardán une la caja de velocidades y el diferencial. Se entenderá que el diferencial rebota con la suspensión, y entonces no es factible usar un eje rígido. Para acomodar este juego, se usan unas juntas llamadas crucetas, que observan la forma de una cruz, con un rodamiento a cojinetes de aguja en cada punta. De esa forma, cualquiera sea el movimiento del cardán la cruceta puede absorberla sin problemas. Generalmente se usan dos crucetas, una inmediatamente detrás de la caja, la otra inmediatamente delante del diferencial.

A continuación tenemos la caja de velocidades. En este mecanismo se ha encontrado la forma de reunir varias combinaciones de marcha dentro de un espacio sumamente reducido. Su funcionamiento se comprenderá perfectamente estudiando los dibujos (Figs. 2 y 3).

La potencia (o giro) entra por el eje primario al engranaje 1, que puede girar libremente sobre el secundario o puede acoplarse a él mediante una corona desplazable 7. De todos modos, 1 siempre engrana con 2, que es el engranaje principal del contraeje o



Sincronizador y trinquete para el enganche de los cambios. 1) trinquete, que traba los dientes internos del engranaje; 2) collar; 3) bolilla de sujeción que evita que se escape el mecanismo; 4) cono; 5 parte correspondiente al otro juego de engranajes (casi siempre un sincronizador sirve dos juegos de engranajes).

"cuádruple". Como 1 gira siempre, porque está montado sobre una extensión o manguito del cigüeñal, también 2 gira siempre; y como los engranajes del cuádruple son todos "solidarios", éste también gira siempre.

En 1 vemos esta caja en "punto muerto", o "neutral", combinación que permite que funcione el motor sin que giren las ruedas. Es lo mismo que si el pedal de embrague estuviera apretado, pero evita la necesidad de estar con el pie constantemente encima del pedal. Pasamos ahora a primera para poner en movimiento el coche. Esto se logra desplazando el engranaje 6 para que engrane con el 4 (Fig. 3). Entonces el giro entra por 1 hacia 2, donde se reduce porque 1 tiene menos dientes que 2. 2 los transmite a 4, donde sufre una nueva reducción, resultando entonces que el extremo P gira mucho más despacio que el 1.

Para poner segunda, corremos 6 y engranamos 7 con 3. Hay, entonces, reducción en 1 y 2, que engranan siempre, pero no en 7 y 3, que tienen la misma cantidad de dientes.

En tercera, 7 y 6 son desplazados hasta quedar libres, y el mismo movimiento de la palanca que separa 7 de 3, continúa para enchufar el trinquete T en 1, o sea que 1 arrastra directamente al secundario (girando a la misma velocidad). En este caso el cuádruple no interviene, aunque sí gira porque 1 y 2 siempre están girando.

Para la marcha atrás se hace intervenir un piñón auxiliar 2'. El 6 se corre hacia atrás y engrana con 2, que a la vez engrana con el piñón de cuádruple 5, invirtiendo el sentido de rotación del secundario.

Ahora podemos comprender la segunda función del embrague.

Corte de un diferencial del tipo normal, "hipoidal". Véase el corte oblicuo de los dientes, que permite poner el piñón más bajo que si los dientes fueran rectos.

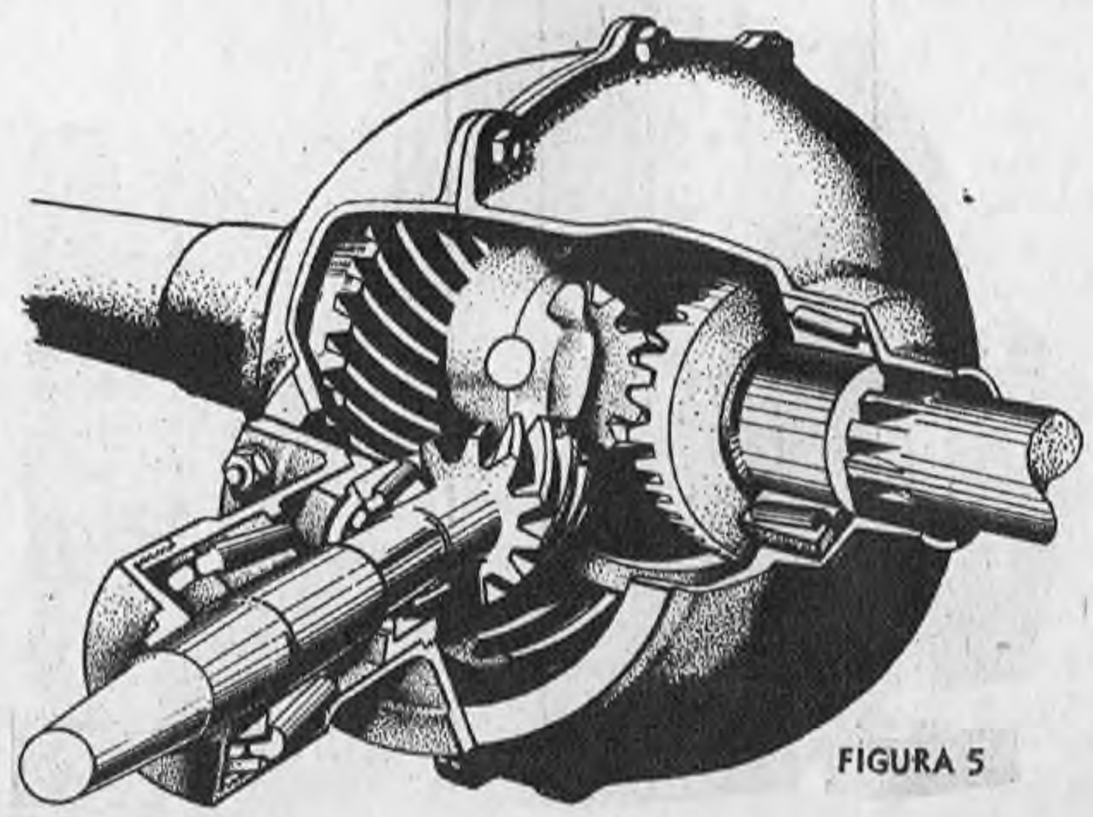


FIGURA 5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si tratáramos de desplazar los engranajes sin poder desconectar momentáneamente la potencia del motor, se produciría un entrechoque terrible y no habría engranaje que aguantara. Así y todo, se debe soltar el acelerador cuando se pasa a una marcha superior, o acelerar levemente (motor desembragado) cuando se hace un "rebaje" (pasar a una marcha inferior).

En algunos de los dibujos que ilustran este artículo se han representado los engranajes con dientes rectos, es decir paralelos a su eje ideal. Sin embargo, si bien éstos sirven para ilustrar el principio de funcionamiento de los elementos de transmisión, en la práctica su uso es muy limitado. Esto se debe a que cuando los dientes son rectos, es necesaria su perfecta rectificación y centrado para que las caras de los dientes de ambos engranajes se toquen entre sí en toda su superficie. De todos modos el desgaste normal de funcionamiento pronto anularía esa situación ideal.

Se usan entonces engranajes de dientes oblícuos, los que hacen un poco menos crítico el perfecto ensamblado (¡un poco!) y además, como los dientes oblícuos son evidentemente más largos, la superficie de contacto es mayor ya que para la transmisión de un esfuerzo determinado, la presión unitaria es inversamente proporcional al área de contacto,

$$P = \frac{T}{A}$$

Si P = presión
T = torsión
A = área

Este tipo de dientes ha sido utilizable gracias a la adopción del sistema de engranajes en toma constante, acoplados o no al eje mediante trinquetes desplazables.

Una variante adicional lo constituyen los dientes hipoidales o helicoidales. Así llamados porque su perfil es parte del arco de un círculo, es decir observan una leve curvatura. Se usan hoy universalmente en diferenciales, conjuntamente con piñones cuyos dientes se trazan con el mismo contorno. Permiten que el piñón se sisteme, no a la altura del eje de la corona tal como ocurría con los diferenciales antiguos, sino más abajo, o sea que es factible colocar el cardán más abajo, reduciendo el alto del túnel piso: también en grupos motopropulsores se aprovecha esta circunstancia para colocar el diferencial entre motor y caja, tal como ya se ha explicado.

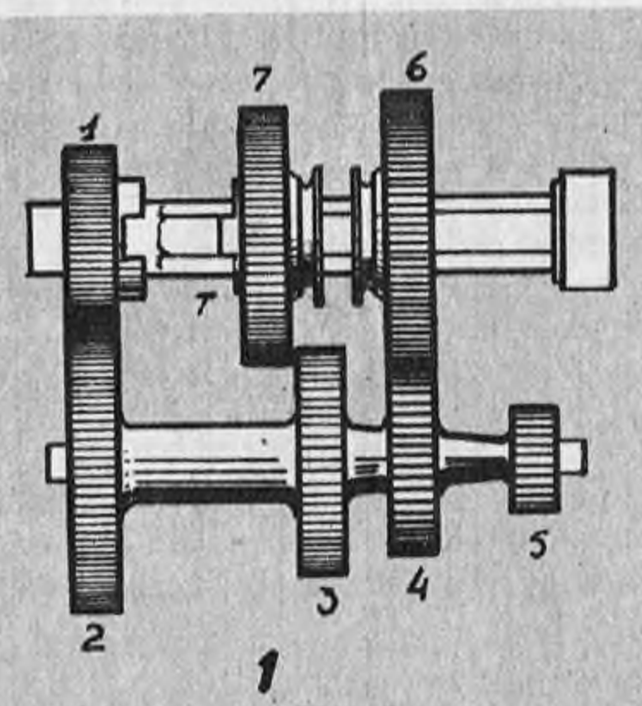
En el caso de engranajes hipoidales, sus rozamientos suelen ser muy elevados, por lo que han debido perfeccionarse lubricantes de "extrema presión" (EP), los que hoy en día han efectivamente solucionado cualquier inquietud que podría haber surgido de los primeros experimentos con hipoidales, hace ya muchos años.

Pero hay otras sutilezas, que ya han dejado de serlo porque su aplicación es universal, excepto en algunos camiones y muy pocos autos de carrera. En primer lugar los engranajes en sí no se desplazan como habíamos explicado, sino que tienen trinquetes como el T anterior que engranan con corona interiormente dentadas. Los engranajes entonces pueden girar libremete sobre el secundario hasta el momento que el trinquete desplazable traba la corona respectiva. Entonces los engranajes no se corren, pero pueden girar o bien sueltos o bien trabados al eje —que produce el mismo efecto que si se desplazaran. (Fig. 4).

El lector perspicaz observará que, a pesar de todo, subsiste el momento de choque al hacer el cambio de velocidades, cuando los dientes del trinquete entran en contacto con los de la corona. ¿Por qué, entonces, esta variante aparentemente complicada? Por dos cosas: 1) sincronización; 2) posibilidad de usar dientes helicoidales.

Usted ha visto en las descripciones de automóviles frases como "2ª y 3ª sincronizadas". ¿Qué quiere decir ésto?

Simplemente que los trinquetes desplazables llevan unos pequeños embragues (llamados "sincronizadores"). Supongamos: el eje secundario está girando. Mediante la palanca de cambios el



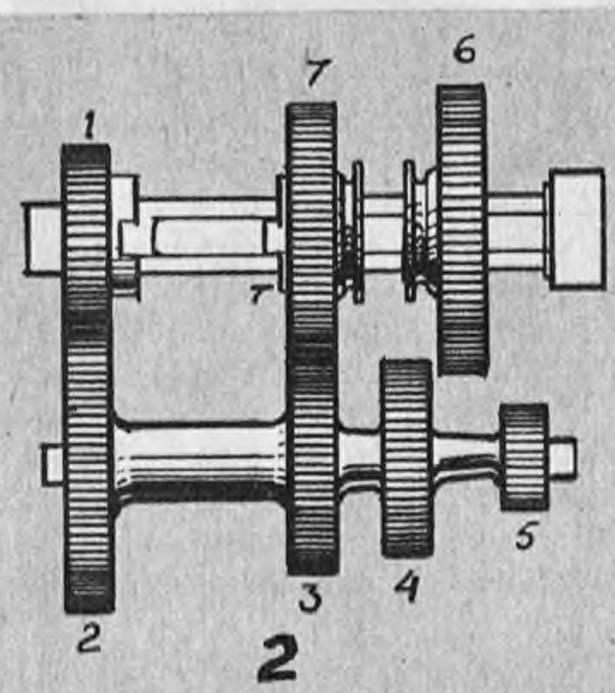
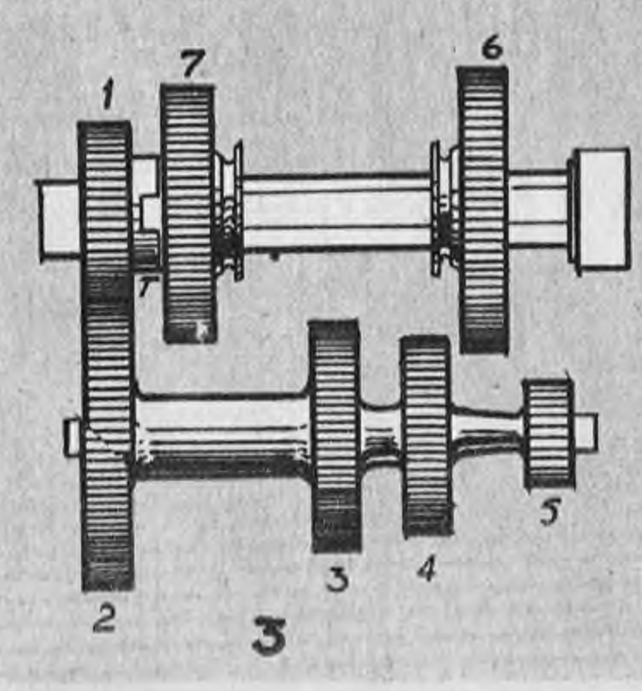
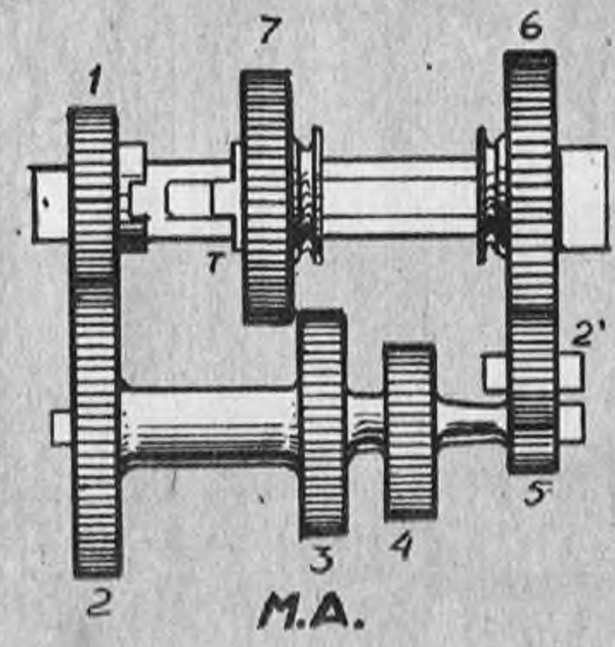
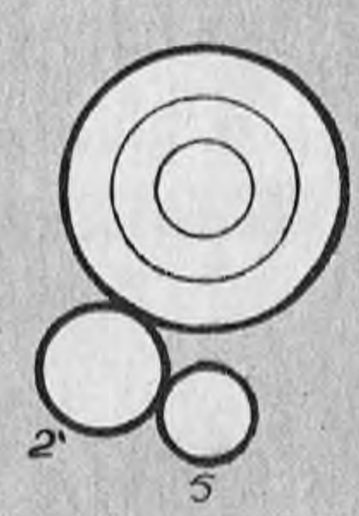


FIGURA 3

Primera, segunda y tercera en una caja de tres velocidades.







conductor acerca el trinquete (que está estriado al secundario y por lo tanto gira a igual velocidad que él) al engranaje, que está girando a una velocidad distinta (la velocidad del motor en este caso). Si chocaran incontroladamente, el trinquete (arrastrado por el secundario) y en engranaje (arrastrado por el primario y el cuádruple), se producirían estrépitos y roturas. Lo que pasa, sin embargo, es que mientras el trinquete se acerca a la corona del engranaje, interviene el sincronizador; actuando como embrague, iguala las velocidades de corona y trinquete, o sea que cuando se hace la última parte del movimiento, ya están girando a igual velocidad y no hay entrechoque de dientes. (Fig. 4).

El conductor, al desacelerar para cambios ascendentes o acelerar para rebajes, tiende a igualar las velocidades relativas y reducir, entonces, el desgaste de los sincronizadores.

Habitualmente no se sincronizan la primera y la marcha atrás. Esto es porque esas marchas se colocan siempre con las ruedas

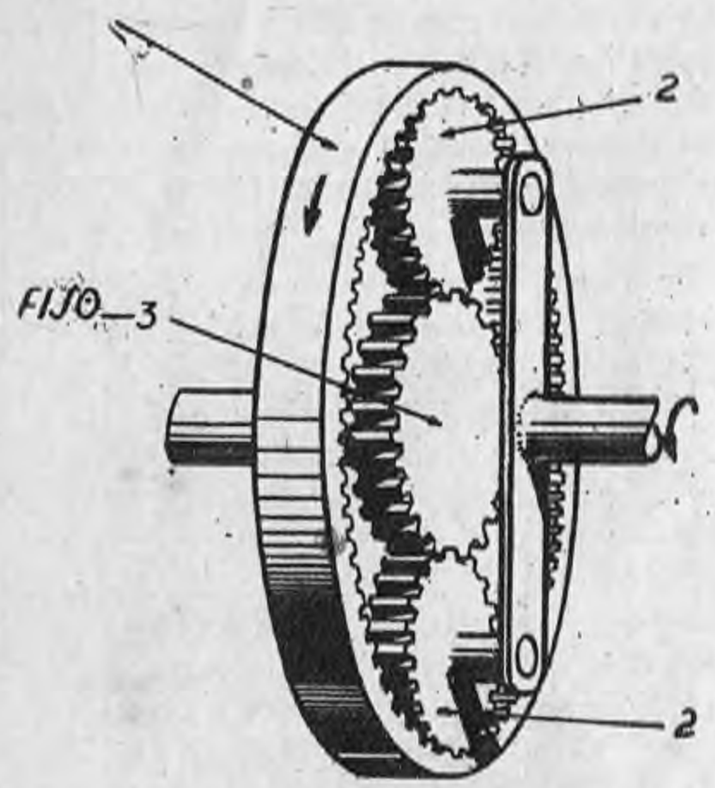


FIGURA 6

Juego de engranajes planetarios. 1) corona; 2) satélites; 3) planetario o piñón solar.

detenidas, o sea con el secundario parado. Lógicamente, hay un pequeño movimiento relativo, pero es ínfimo porque lo que gira es el cuádruple; no solamente su velocidad viene ya reducida por el primer juego de engranajes (1 y 2 en el caso anterior), sino que además el motor está a marcha mínima, y por último el embrague absorbe cualquier pequeña irregularidad.

Sin embargo, algunos pequeños coches tienen la primera sincronizada. Son coches de pequeña cilindrada, en los cuales puede ser ventajoso a veces colocar la primera con el coche en movimiento —muy despacio, por supuesto—. En el último Volkswagen, por ejemplo, se ha sincronizado también la primera porque se ha comprobado que es útil su empleo en el tráfico.

En un coche con mandos convencionales, existen siempre tres pedales, acelerador, embrague y freno. Esta situación molesta a muchos ingenieros, que observan que el ser humano tiene solamente dos pies. Por otra parte, frecuentemente el inconveniente más grande que deben superar los novicios es la administración correcta del embrague, especialmente en las puestas en movimiento.

Para conjurar esta situación sin recurrir a la complicación de la transmisión automática, hace pocos años aparecieron en Europa varios mecanismos de "desembrague automático", en los cuales un mecanismo producía la acción de desembrague al ser oprimida la perilla de la palanca de cambios, que en este caso no es solamente una bocha rígida sino una llave eléctrica que cierra el circuito de desembrague.

Esto parece relativamente sencillo, pero para que un mecanismo diseñado para aumentar la comodidad, lo haga realmente, debe ser más cómodo en todo momento, no solamente bajo debidas circunstancias.

Primero y fundamental, debe soltarse el embrague suavemente en las puestas en marcha, cosa que el mecanismo debe prever; por otra parte, lo conveniente es aprovechar el esfuerzo frenante del motor para no desgastar excesivamente los frenos, pero al mismo tiempo, el embrague debe desconectarse instantes antes de que el auto se detenga, de lo contrario se pararía el motor.

La necesidad de preveer todas estas circunstancias de necesidades a veces confligentes, llevó en la práctica a una complicación tan grande, que muchos de los mecanismos de desembrague automático cayeron un poco en desuso después de un auge inicial; no obstante, existen aún ejemplos de aplicación bastante amplia, tal el Saxomat alemán, utilizado en el Ford Taunus, el DKW 1000, el Taunus 17 M., etc. En Francia se han popularizado estos sistemas sin embargo, y en el Citroën 2 CV, que actualmente se está fabricando en nuestro país, se usa una variante muy sencilla, consistiendo en un volante centrífugo colocado a continuación (en serie) con el embrague normal. Este embrague centrífugo está calculado para que se desacople sólo cuando el motor baje de las 1000 rpm., cosa que siempre ocurre en los cambios de marcha normales de tráfico. Cuando el coche se va deteniendo, el embrague permanece acoplado hasta que el coche descienda a una marcha muy lenta, después se desacopla. En una detención momentánea (semáforo, por ejemplo) puede estar la palanca de cambios en 1ª y el motor en ralenti, hasta que la luz se pone verde, entonces el conductor aprieta y el coche sale suavemente. Sin ser "una cosa del otro mundo", contribuye a facilitar el manejo, haciéndolo un poco más descansado.

Normalmente encontramos el motor, el embrague y la caja formando una sola unidad. Cuando el giro sale de la caja, el régimen original del cigüeñal ha sido reducido 2, 3 o más veces, según la marcha colocada, excepto en directa, donde la caja gira al régimen del motor. De todos modos, sufre una nueva reducción en el mando final, generalmente combinado con el

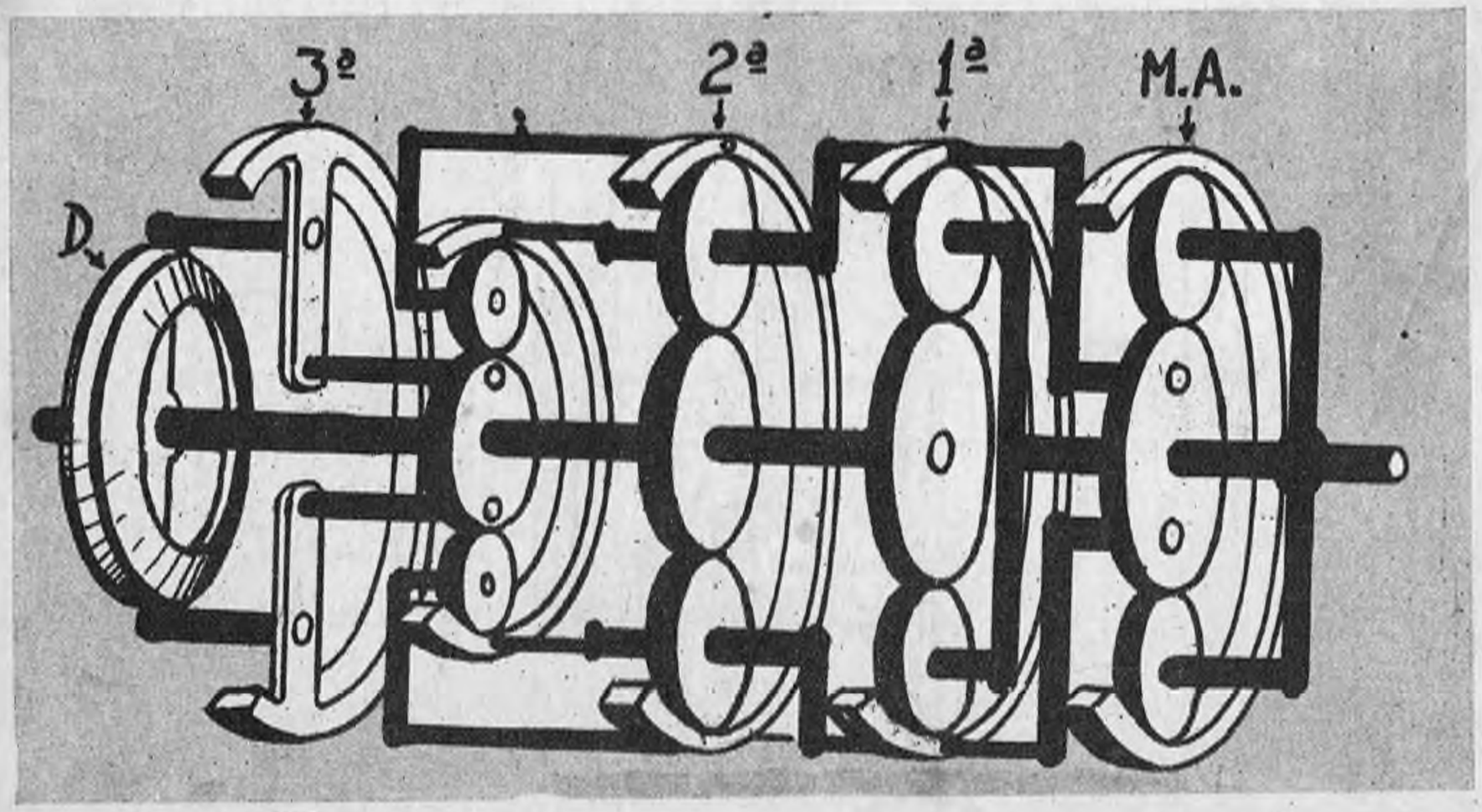


FIGURA 7

La caja planetaria Wilson es, en síntesis, nada más que varios juegos planetarios que oportunamente trabajan entre sí para lograr las relaciones deseadas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

diferencial (nombre que se aplica genéricamente a todo el conjunto). Interviene el eje cardánico o árbol de transmisión, llamado vulgarmente "cardán".

Aquí tenemos que examinar con un poco de cuidado esto de "mando final" y "diferencial". Estos dos mecanismos están en un mismo cuerpo y en cierta forma sus funciones se entrelazan, o mejor dicho sus formas de trabajar se entrelazan aunque sus funciones son distintas.

Veamos primero el mando final.

Habíamos dicho que cuando la fuerza o giro sale de la caja, puede estar reducida en una proporción que, según la marcha, podrá variar entre 4 a 1 y 1 a 1 (reducción 0). No obstante, esta reducción no es suficiente para que el motor arrastre el coche, salvo con gran esfuerzo. Hay que interponer una reducción adicional.

¿Por qué no se hace toda la reducción en la caja? Principalmente porque el hacerlo obligaría al uso de engranajes tan grandes (o una sucesión muy numerosa de engranajes) que todo el conjunto cobraría enorme tamaño y sería difícil ubicarlo dentro del automóvil. Entonces se usa atrás un piñón chico y una corona grande, que trabajan siempre, es decir reducen en la misma proporción (habitualmente entre 6 a 1 y 3 a 1 como valores extremos), cualquiera sea la marcha expuesta en la caja de velocidades.

Veamos por ejemplo el "Di Tella" presentado en el Nº 2 de PARABRISAS. En la pág. 54 dice:

"La relación entre los engranajes de la caja de velocidades y las ruedas traseras a través de la reducción final del diferencial es la siguiente:

1) 16,55 : 1
2) 10,08 : 1 (sincronizada)
3) 6,25 : 1 (sincronizada)
4) 4,55 : 1 (sincronizada)
21,64 : 1 (marcha atrás)

Ahora bien: sabemos que el Di Tella tiene una caja convencional, como casi todos los coches de motor delantero, es decir la marcha más elevada —4ª en este caso— es directa. Entonces el giro sale de la caja en relación 1 a 1, entonces toda la reducción o demultiplicación tiene lugar en el mando final. Por lo tanto, sabemos entonces que ésta es de 4,55 a 1.

En la gran mayoría de los coches con motor adelante y tracción trasera, la relación total en la velocidad más alta corresponde entonces a la relación del mando final, ya que normalmente la marcha más alta es "directa", o sea que no tiene reducción.

Podemos conocer las otras relaciones de caja dividiendo la relación total (caja x mando final) por la relación de mando final, así:

$$Rc = \frac{Rt}{Rm}$$

donde Rc igual a relación caja
Rt igual a relación total
Rm igual a relación mando final

Por ejemplo: En primera tenemos 16,55 a 1. Entonces, reemplazando tenemos:

$$Rc = \frac{16,55}{4,55} = 3,63$$

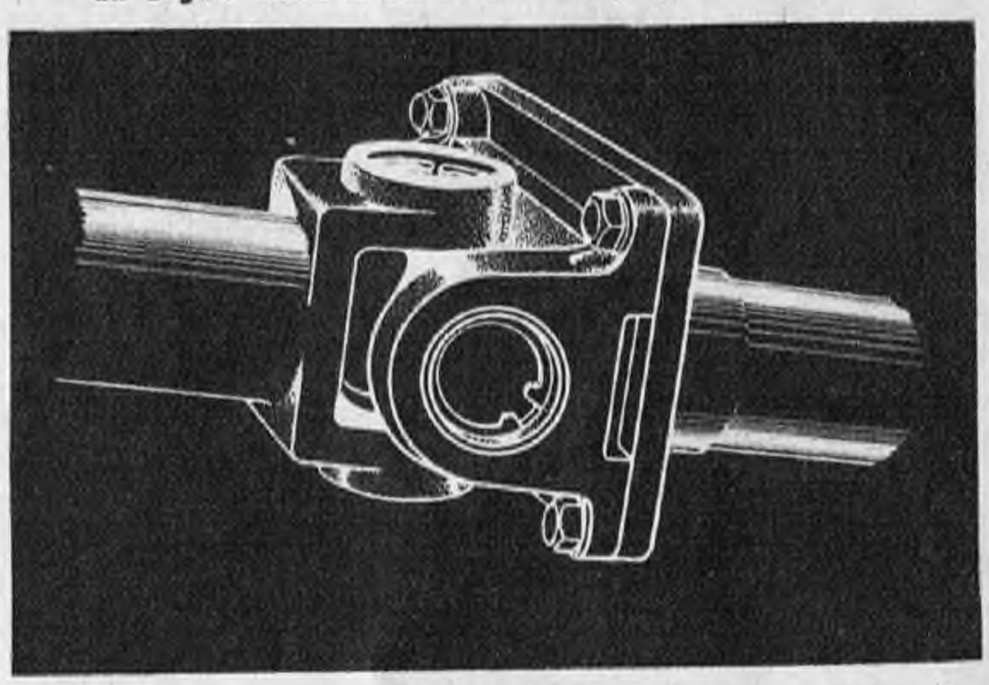
La 1ª de la caja es entonces 3,63 a 1, y así procedemos para las otras marchas.

La función del mando final es, entonces, la de reducir adicionalmente la velocidad de rotación de la transmisión.

El diferencial tiene otra misión. Cuando el coche da la vuelta a una esquina, resulta que una rueda debe girar más que la otra. Podemos ilustrar esto con el ejemplo de dos personas que se encuentran caminando juntos en la calle. Si ambas desean doblar una esquina, la persona que está afuera debe apurar el paso para mantenerse apareada con la otra. Lo mismo pasa con las ruedas de atrás de un auto. Si ambas ruedas giraran siempre en forma solidaria, entonces al doblar una esquina se producirían frotamientos que no solamente gastarían rápidamente las cubiertas, sino que desequilibrarían la estabilidad en curvas más o menos veloces. Esto se evita con un ingenioso mecanismo llamado diferencial. Su principio de funcionamiento aparece ilustrado en la Fig. 11. La corona de mando final arrastra consigo solidariamente dos portaejes sobre los cuales se montan engranajes cónicos llamados "satélites" (2 ó 4, normalmente), los que engranan con los llamados "piñones del palier".

FIGURA 9

Una cruceta común, utilizada en ejes cardánicos y en algunos palieres, permite la transmisión de potencia aun, por ejemplo, con un ángulo entre la salida de la caja y el cardán.

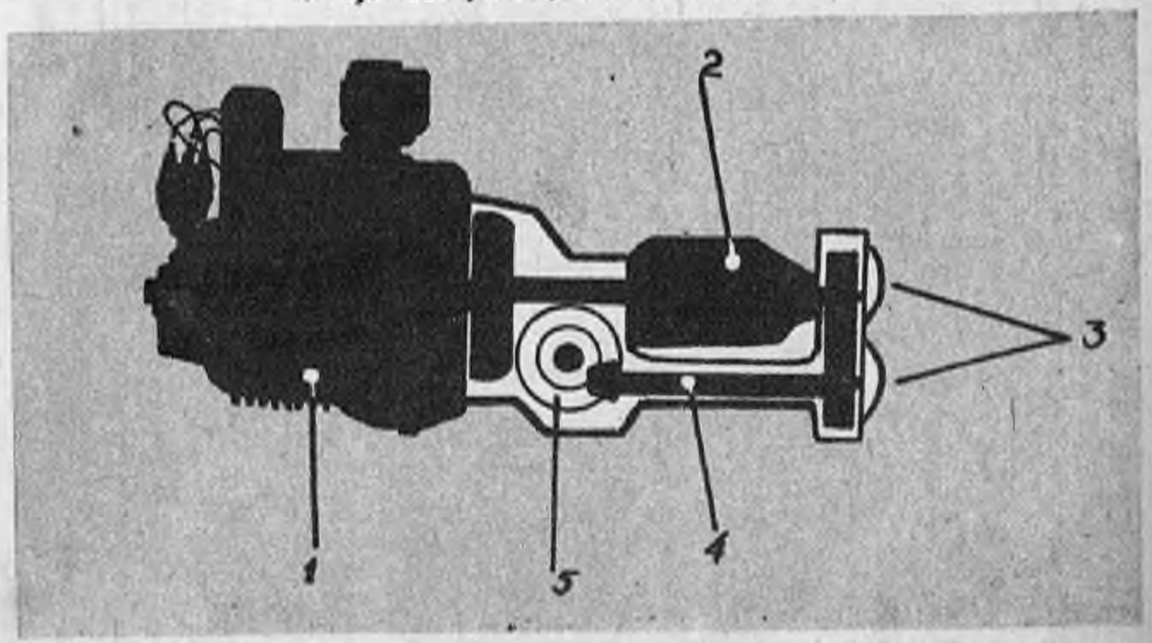


Cuando el coche avanza en línea recta, el esfuerzo sobre ambas ruedas es igual. En esas circunstancias el piñón gira la corona y la corona hace girar los satélites, pero entiéndase: giran en torno al eje de simetría de los palieres, estando en cambio inmóviles sobre su propio eje.

Ahora ocurre que el coche gira y se produce un esfuerzo desparejo, es decir una rueda "tira" más que la otra. Entonces uno de los palieres —el que está del lado de adentro de la curva— se frena, pierde velocidad, pero como la corona sigue girando a

FIGURA 10

Cuando el motor va atrás (o la tracción adelante), se sistema el diferencial entre el motor y la caja. 1) Motor; 2) caja; 3) salida de la caja; 4) eje del piñón; 5) diferencial.



marcha igual, ¿qué pasa? Que empiezan a marchar los satélites, a rodar sobre los piñones. Entonces, automáticamente, cuanto más se frena un palier (que es lo mismo que decir "una rueda"), más se acelera la otra. Llega al punto de que puede estar una rueda inmóvil mientras la otra gira a gran velocidad (ocurre si una rueda está sobre nieve, hielo o barro que no ofrezca resistencia a su patinamiento).

En algunos de los coches nuevos de elevada potencia, la posibilidad de patinamiento es tan marcada que para el conductor que guste de la velocidad se ofrecen diferenciales especiales que limitan el desplazamiento relativo. Oportunamente explicaremos su funcionamiento.

Cuando se desea explicar el funcionamiento de un mecanismo o sistema de mecanismos, es habitual tomar la variante más común para trasmitir la idea más clara posible. Eso es lo que hemos hecho en este caso. No obstante, existen muchas variantes muy grandes de este esquema básico de motor (embrague-caja-eje cardánico-grupo diferencial.)

Por ejemplo, cuando el motor está ubicado atrás, lógicamente se traccionan las ruedas traseras, entonces vemos que motor, caja y diferencial (comprendemos el mando final en esta última acepción) están todos juntos.

Lo mismo ocurre en coches con el motor adelante pero que accionan las ruedas delanteras.

En ambos casos es común que la sistematización sea distinta. Convencionalmente tenemos: motor-embrague-caja-diferencial. Pero cuando se junta todo en un mismo extremo del coche, la disposición más habitual es: motor-embrague-diferencial-caja. Es decir, el diferencial está entre el embrague y la caja. Esto se hace para ahorrar espacio, ocurriendo que el giro "va y vuelve", es decir sale del motor y va al embrague. Del embrague pasa por encima del diferencial a la caja, después retorna y se comunica al diferencial. Siendo que en estas cajas el giro entra por un eje y sale por el otro, no hay "directa". (Fig. 10). Sin embargo, es posible que la relación más alta sea también 1 a 1, siempre que los dos engranajes que se combinan para esta marcha tengan igual diámetro y número de dientes (una cosa presupone la otra). También existen transmisiones "convencionales" en las cuales siempre hay dos engranajes "trabajando" y que entonces no tienen directa.

Pasemos ahora al tema de las cajas de velocidades "planetarias" o "epicloidales". Ya no se usan prácticamente como cajas mecánicas, pero son de uso muy extenso en transmisiones automáticas y mecanismos de "sobremarcha" (overdrive). De modo que conviene su estudio como primer paso a la comprensión de estos mecanismos. Un juego de engranajes planetarios se ilustra en la Fig. 6. Consta de un piñón, una corona interiormente dentada, y dos piñones chicos denominados satélites. (Tal como en el diferencial, un mecanismo diferencial es prácticamente idéntico). Los dos satélites están solidarizados por un armazón llamado portasatélites, el que en nuestra ilustración tiene un árbol de fuerza que trae giro del motor.

En la primera instancia supongamos que el árbol del portasatélites es girado por el motor. Entonces los satélites girarán rodando sobre el planeta o piñón central (a veces llamado rueda solar), y rodando también sobre la corona. Pero debido a la relación de dientes entre planeta, corona y satélites, si se traciona el portasatélites, la corona girará más rápidamente que ésta. Si hacemos al revés, traccionando el planeta ocurrirá la recíproca del mismo fenómeno, o sea que girará el portasatélites, pero esta vez *más despacio* que el planeta. O sea que así podemos, tal como con cualquier juego de engranajes, aumentar o reducir la velocidad de rotación.

En las cajas planetarias o epicicloidales se usan varios juegos de coronas con sus planetarios y satélites. Según el cambio, varía el diámetro relativo de planetario y satélites. (Fig. 7).

En la figura, la 1ª, 2ª y 3ª son logradas mediante coronas, también así la marcha atrás, lográndose la directa mediante un embrague cónico o de discos que solidariza todo el mecanismo haciéndolo girar a la misma velocidad del motor. Existen dos árboles de transmisión de fuerza, el árbol propulsor sobre el cual van montados solidariamente los planetas de 1ª y 2ª (en cambio gira libremente el de 3ª), y el árbol de salida conectado a los satélites de 1ª. Además, lo importante: cada una de las coronas puede ser *frenada*, mediante una cinta externa de freno apretada o soltada con electroimanes.

Ahora veamos lo que pasa en cada uno de los cambios.

Primera: se frena la corona de 1ª. El giro llega del cigüeñal y al estar inmovilizada la corona, los satélites, impulsados por el planetario, arrastran la caja de satélites, conectada directamente al eje de salida.

Segunda: se frena la corona de 2ª. Empiezan a rodar sus satélites y la tracción pasa por la corona y los satélites de 1ª al portasatélites y al eje de salida.

Tercero: se frena la corona de 3ª y la reducción pasa por los engranajes de 1ª y 2ª.

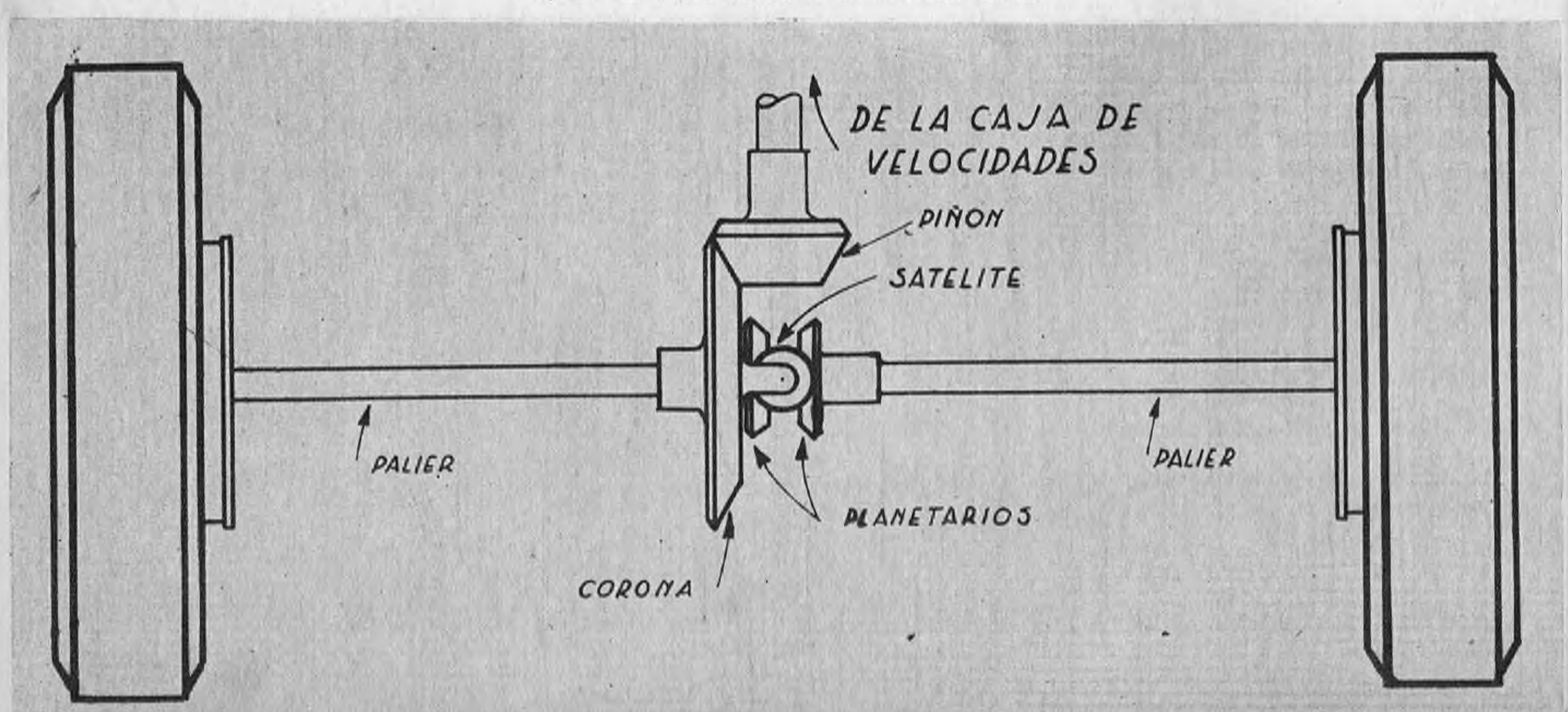
Directa: se cierra el embrague cónico, obligando a todo el conjunto a girar en forma solidaria.

Marcha atrás: frenando la corona de marcha atrás, los satélites giran en sentido inverso.

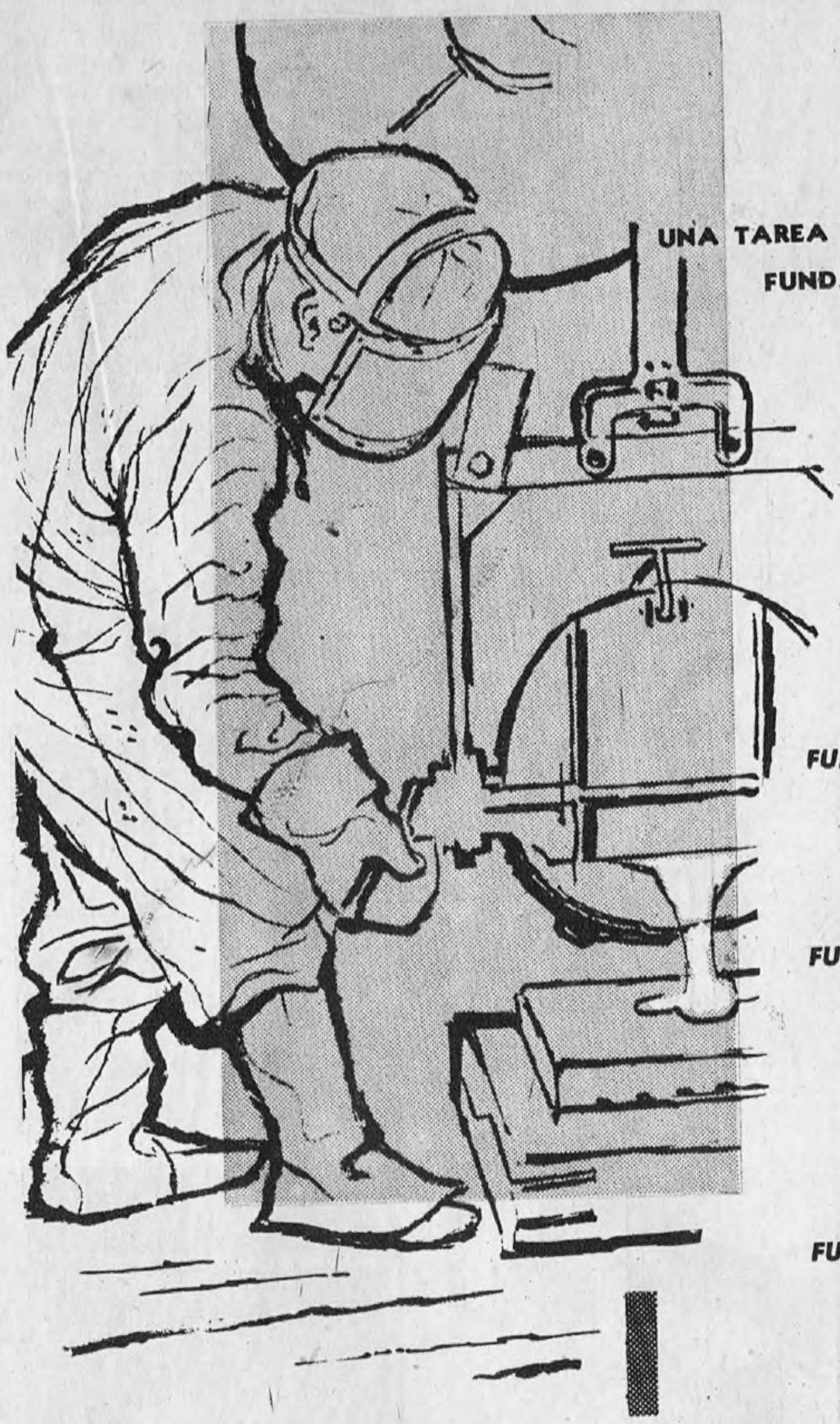
Como caja de velocidades en sí, el sistema planetario se usa solamente en el automóvil Daimler (británico), pero con diversos mecanismos de accionamiento automático y semiautomático se usan en todas las llamadas "transmisiones automáticas".

En el próximo número, proseguirá esta nota con las transmisiones automáticas. ✦

Esquema del funcionamiento de un diferencial común.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UNA TAREA FUNDAMENTAL

AL SERVICIO DE LA GRAN INDUSTRIA

Fundir hierro para el desarrollo de la gran industria es la tarea fundamental que se ha impuesto ACINFER S. A.

FUNDAMENTAL

en si misma, por la envergadura de su potencia y capacidad industrial, y por la calidad y número de piezas vitales que fabrica para la gran industria.

FUNDAMENTAL

por consiguiente, como proveedora de productos de fundición gris y maleable para la fabricación de automotores, tractores, motores industriales, maquinaria agrícola, equipos para refrigeración, ruedas de vagones de ferrocarril, accesorios y repuestos.

FUNDAMENTAL

para el desarrollo de la economía argentina, cuyo porvenir está intimamente vinculado al florecimiento de una poderosa industria nacional.

ACINFER *abastece, entre otras, a estas importantes empresas: INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA, FIAT, JOHN DEERE Argentina S. A. I. y C., MERCEDES BENZ S. A., y próximamente, DECA (Deutz - Cantábrica).*

PRODUCCION:

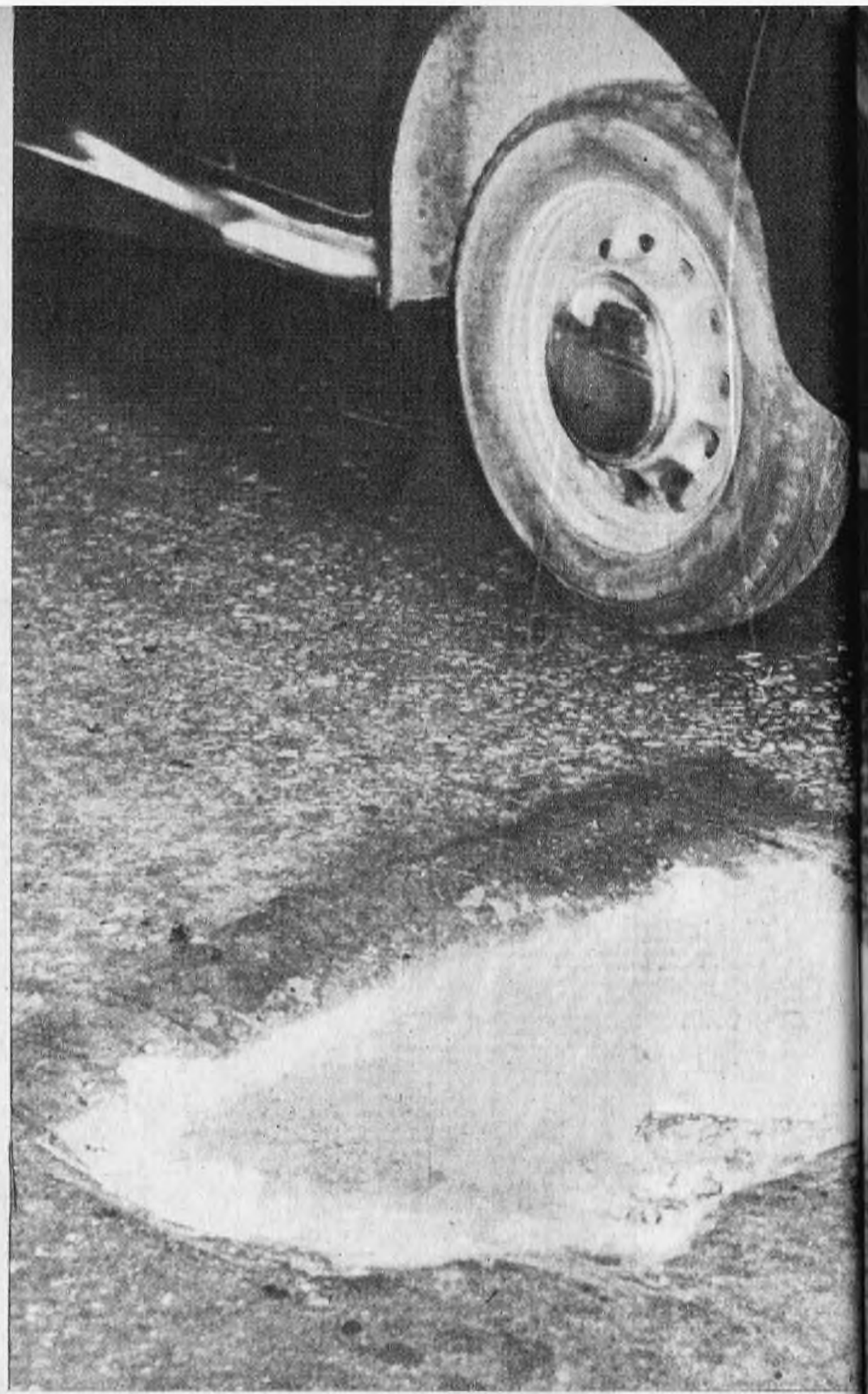
Todo tipo de piezas de hierro fundido gris y maleable de cualquier peso, por complicadas que sean, en grandes series.

ACINFER

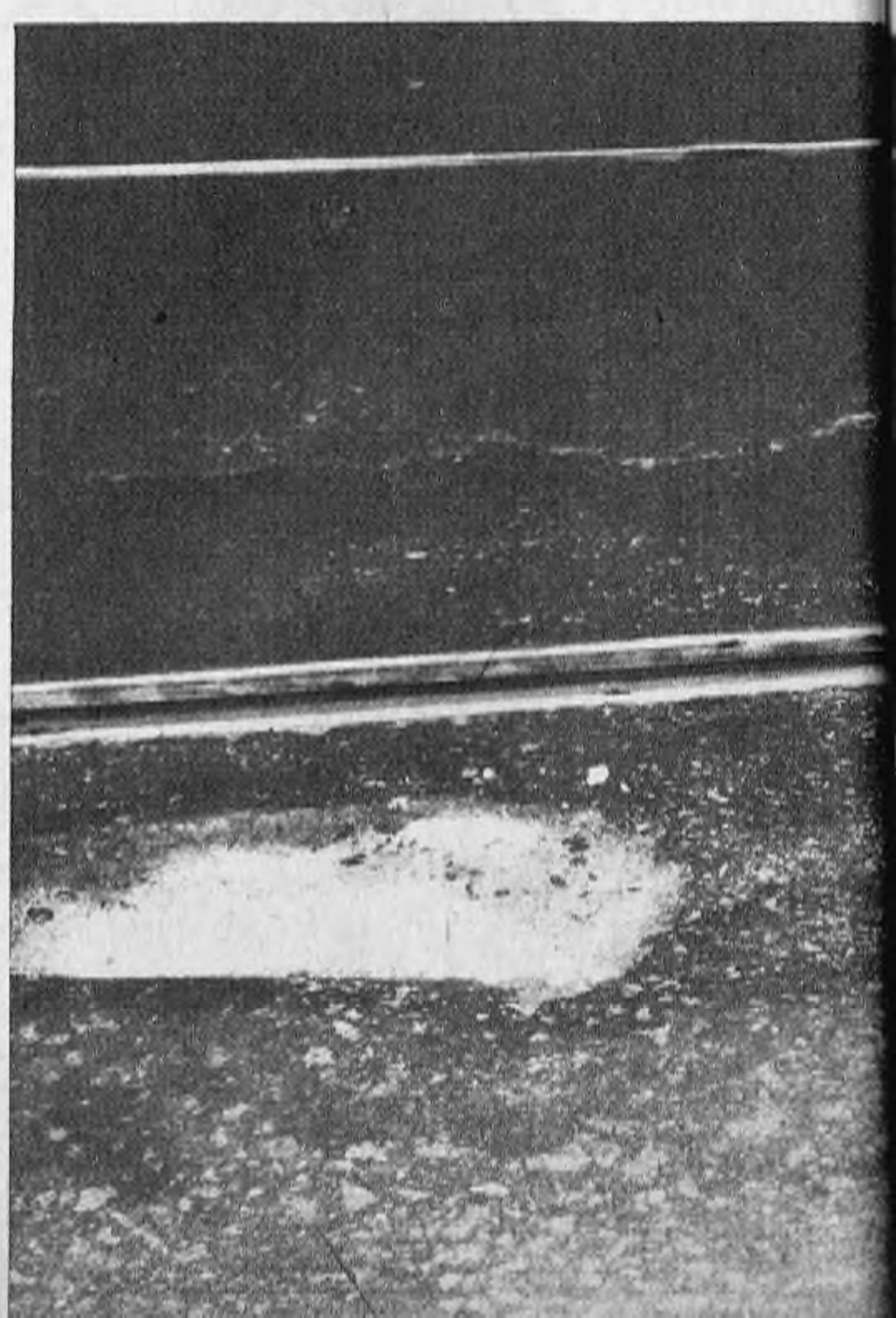
INDUSTRIA ARGENTINA DE FUNDICIONES DE HIERRO Y ACERO

PASEO COLON 357 BUENOS AIRES

DONDE MUEREN LOS ELASTICOS

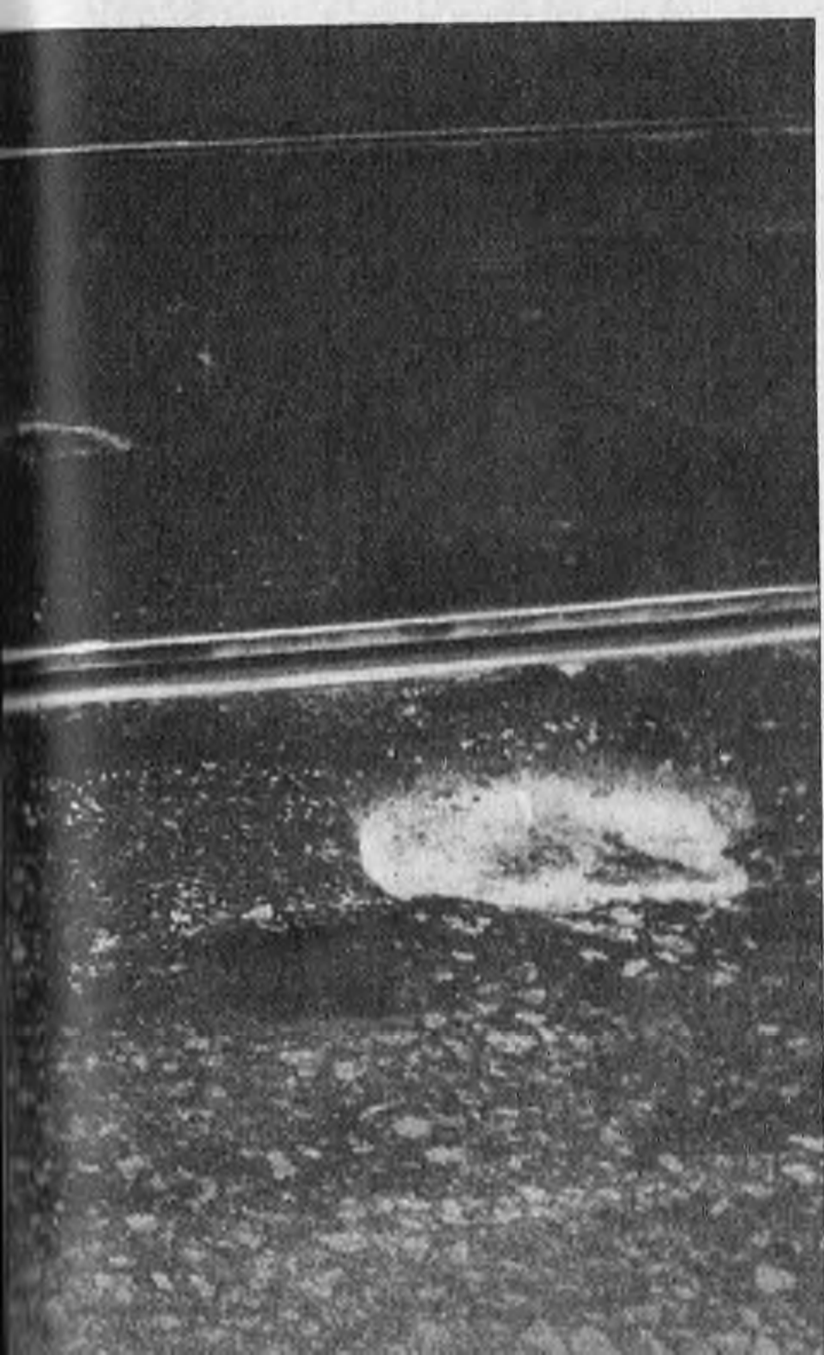


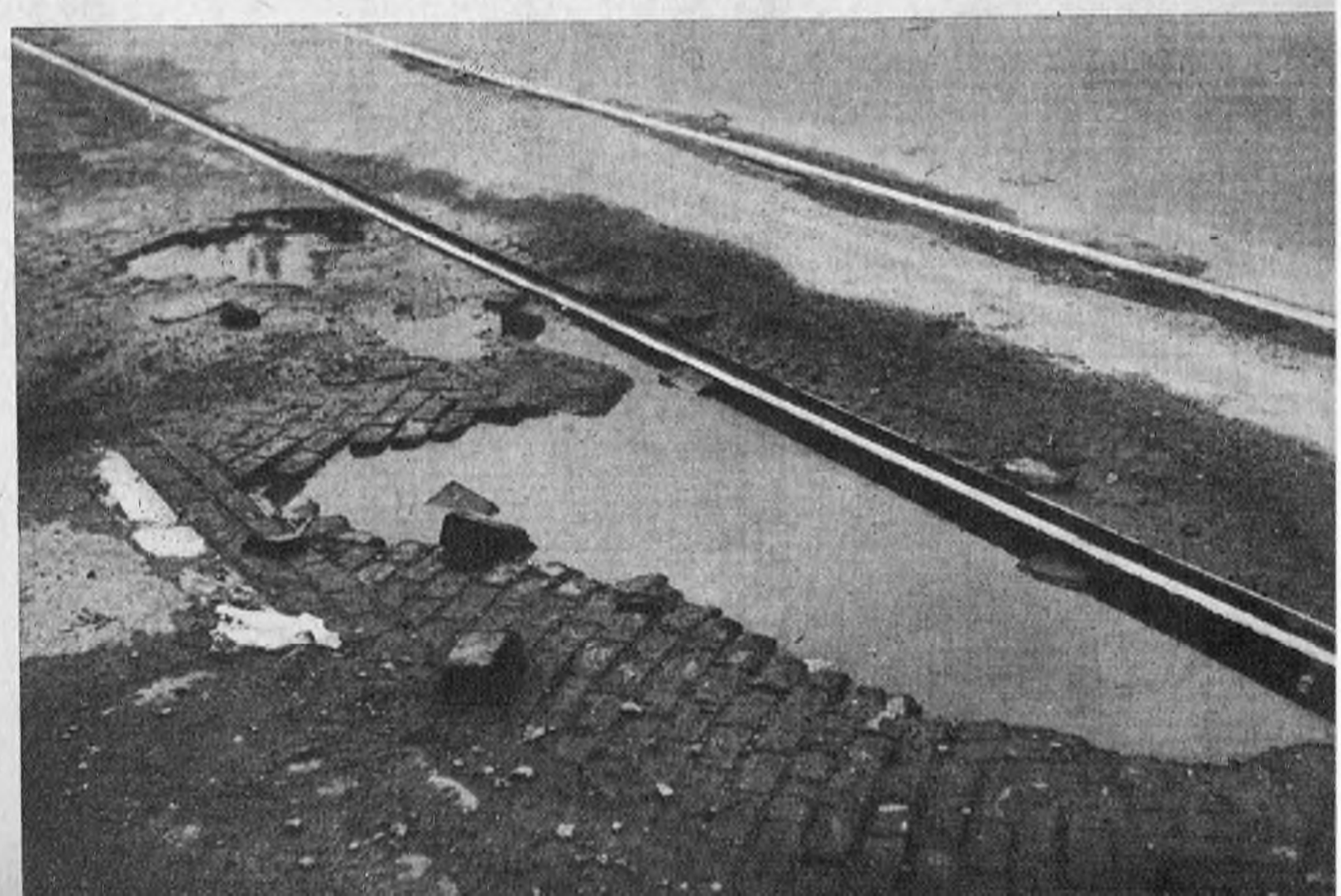
En su número anterior —hace exactamente un mes— PARABRISAS *publicó dos páginas como ésta, documentando algunos de los muchos baches que afean a Buenos Aires y amargan a los automovilistas. Hoy continuamos con una nueva serie. De los que aparecieron la vez anterior no vamos a hablar. Treinta días son pocos para solucionar un problema que viene de tan lejos. Esperaremos, pues, lo que sea razonable. Pero, como lo dijimos al comenzar esta sección, vamos a volver sobre el tema. Vamos a volver a los viejos pozos aquí documentados. Para pedir un voto de aplauso si el mal ha sido corregido. Para seguir protestando si la situación continúa invariable.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

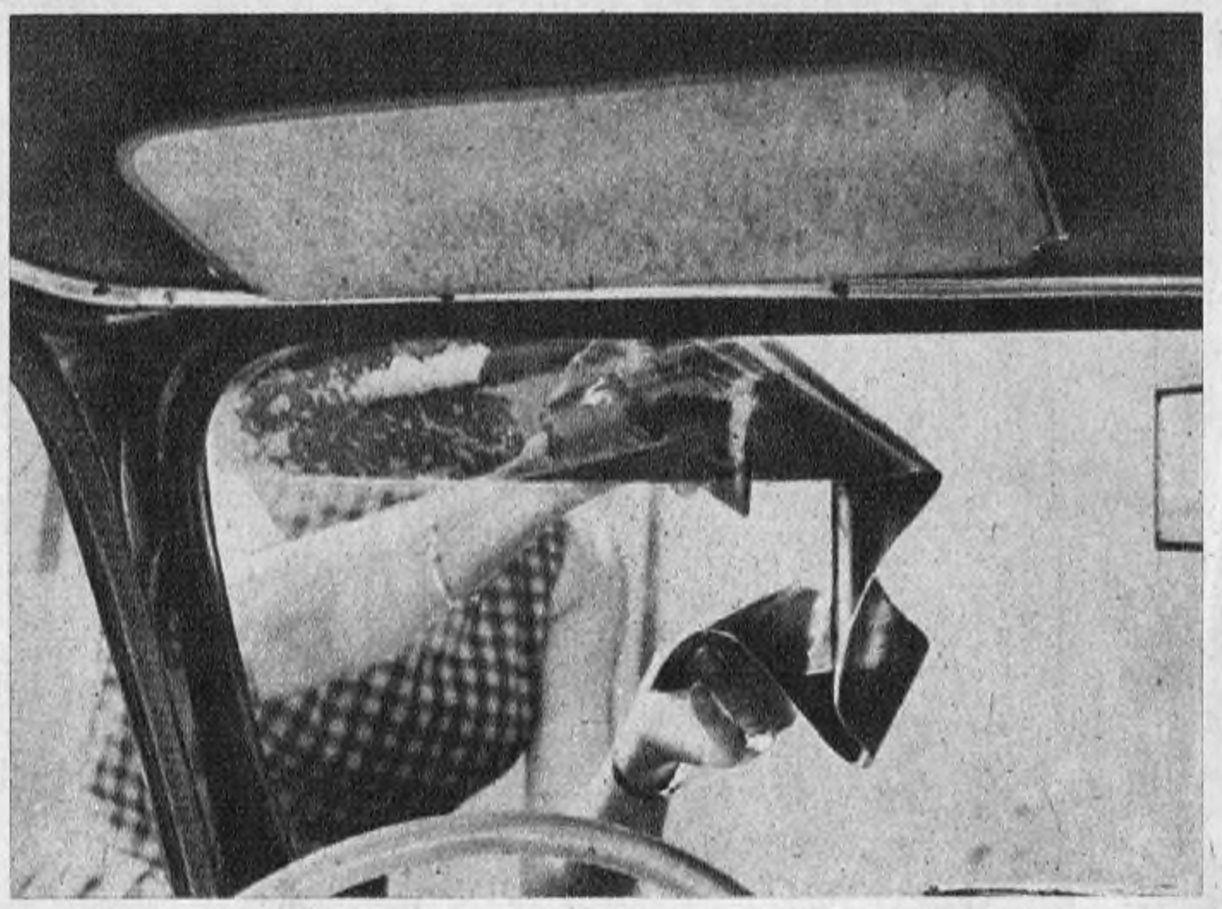
Arriba, Esmeralda 1073, fotografía del 23/I/61.
Arriba, a la izquierda, Paraguay 4213, fotografía del 15/XII/60.
Abajo, a la izquierda, Paraguay 4402, fotografía del 15/XII/60.
Abajo, al centro, Esmeralda 1000, fotografía del 23/I/61.
Abajo, Gascón y Aráoz, fotografía del 15/XII/60.



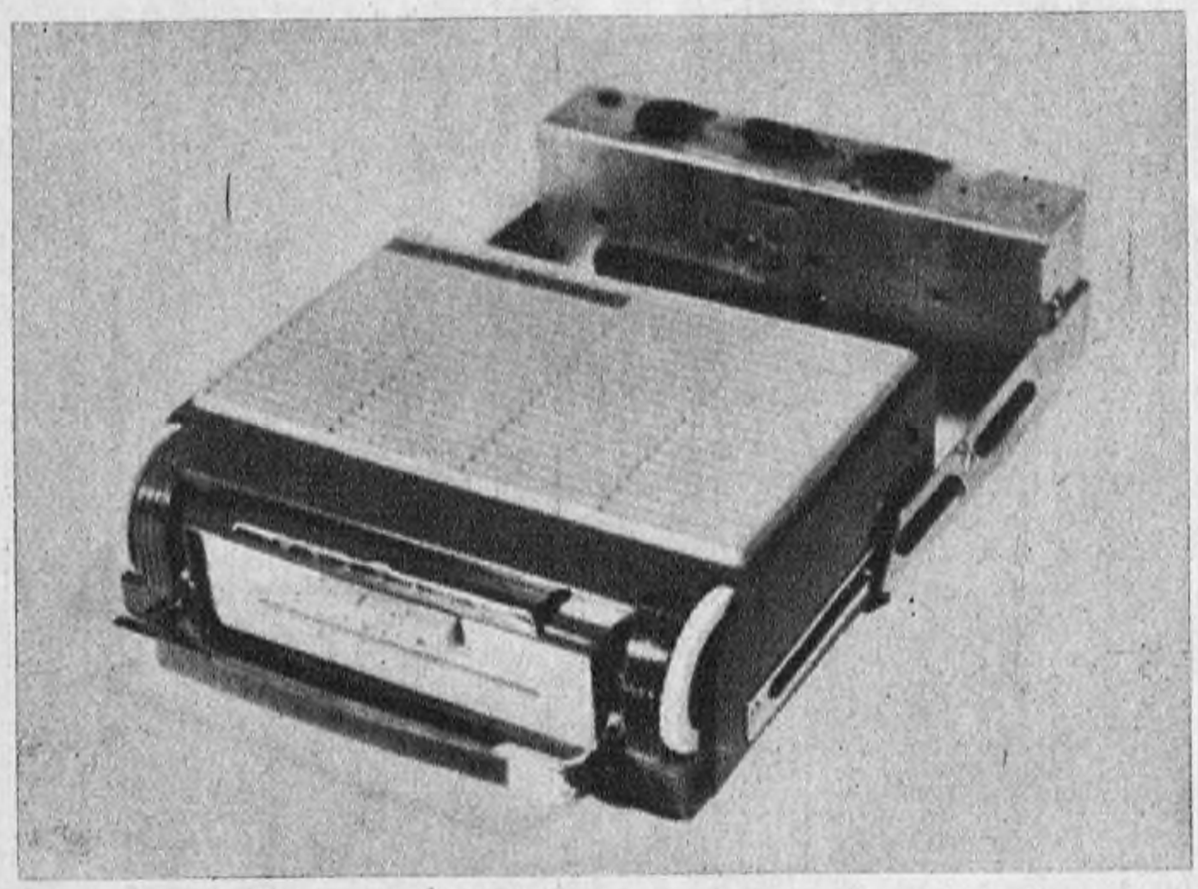


novedades desde el

POR FRANCA

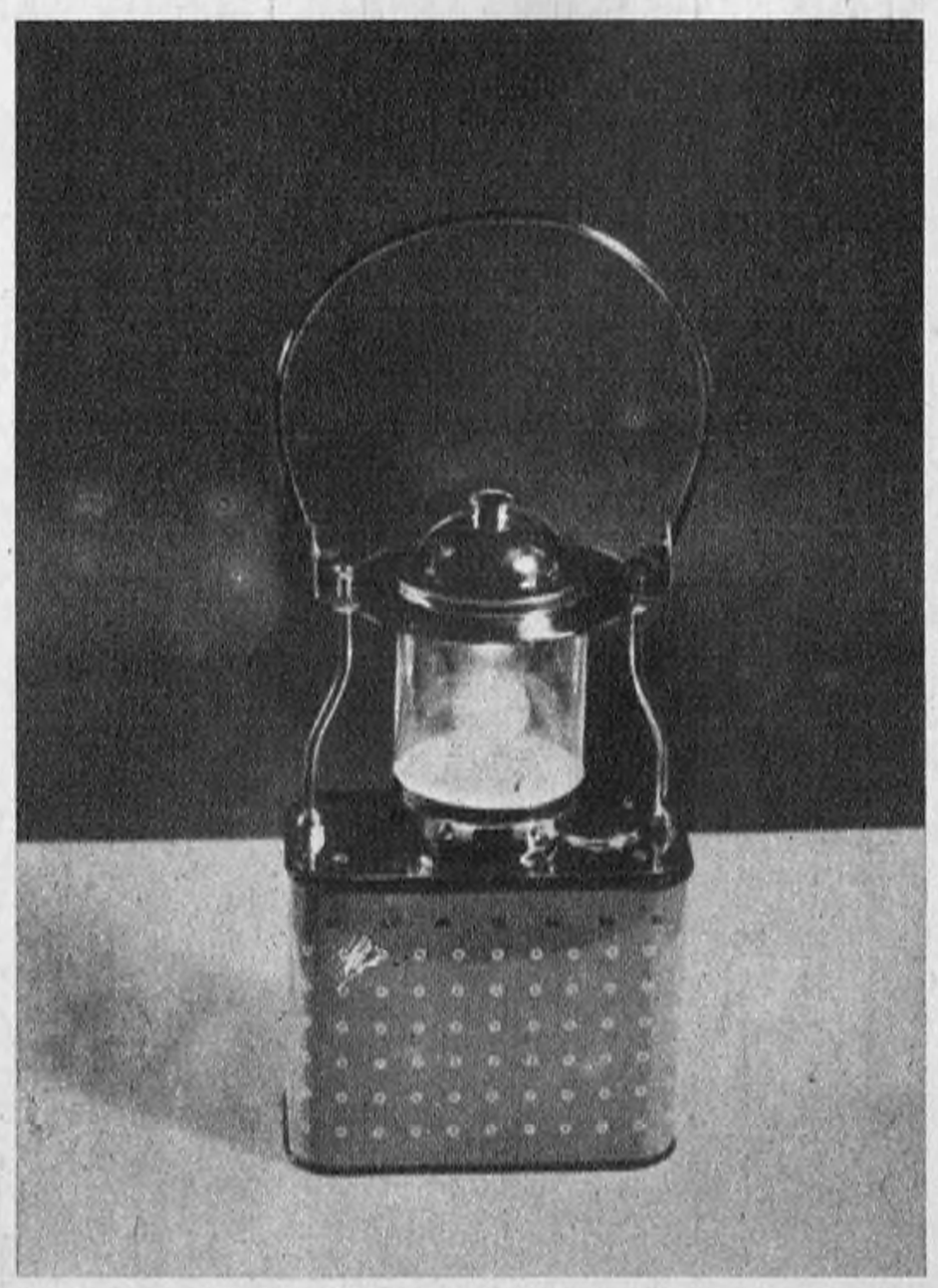


Contra los rayos del sol: Sun Filter es un plástico parasol universal, para todos los modelos de autos o camiones. Basta humedecerlo apenas, para que se adhiera totalmente al parabrisas. Es importado de USA y cuesta $ 160 en La Central, Viamonte 1473.



Lo último en radios para autos: Funciona con la batería del automóvil, ya sea de 6 ó de 12 volts. Al sacarla del auto, comienza a funcionar automáticamente con 4 pilas internas, convirtiéndose en radio portátil. Si se cierra la llave de seguridad inviolable, no se la puede quitar del auto. Se llama Autovox y cuesta $ 13.800 en Automóviles Alvear, Callao 1893.

El utilísimo farol. Es de bronce cromado, tiene batería de 6 volts y produce 300 bujías de luz. Importado de USA, vale $ 2.500 en Baccara, Galería Santa Fe, local 82, Santa Fe 1660.

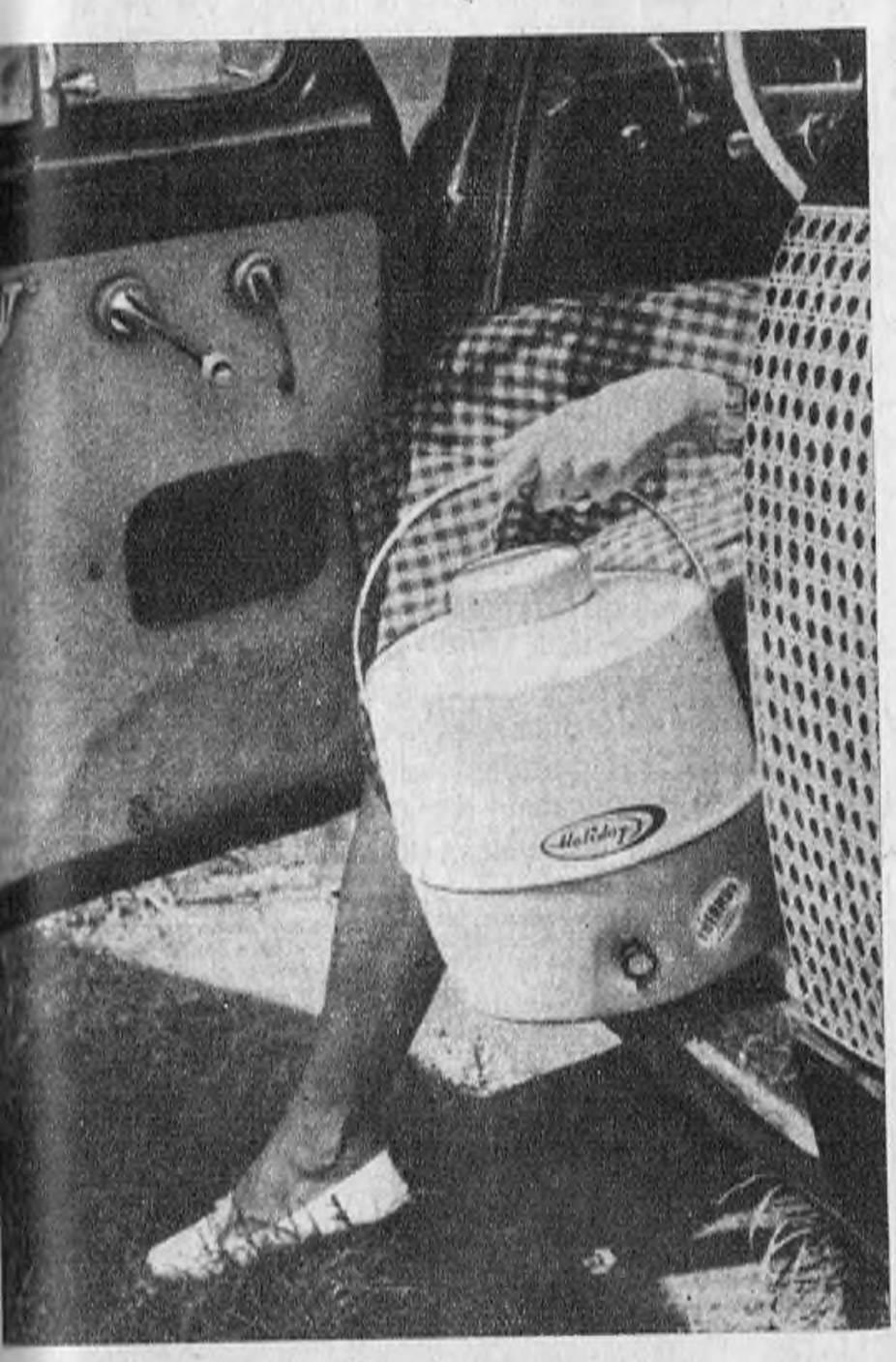


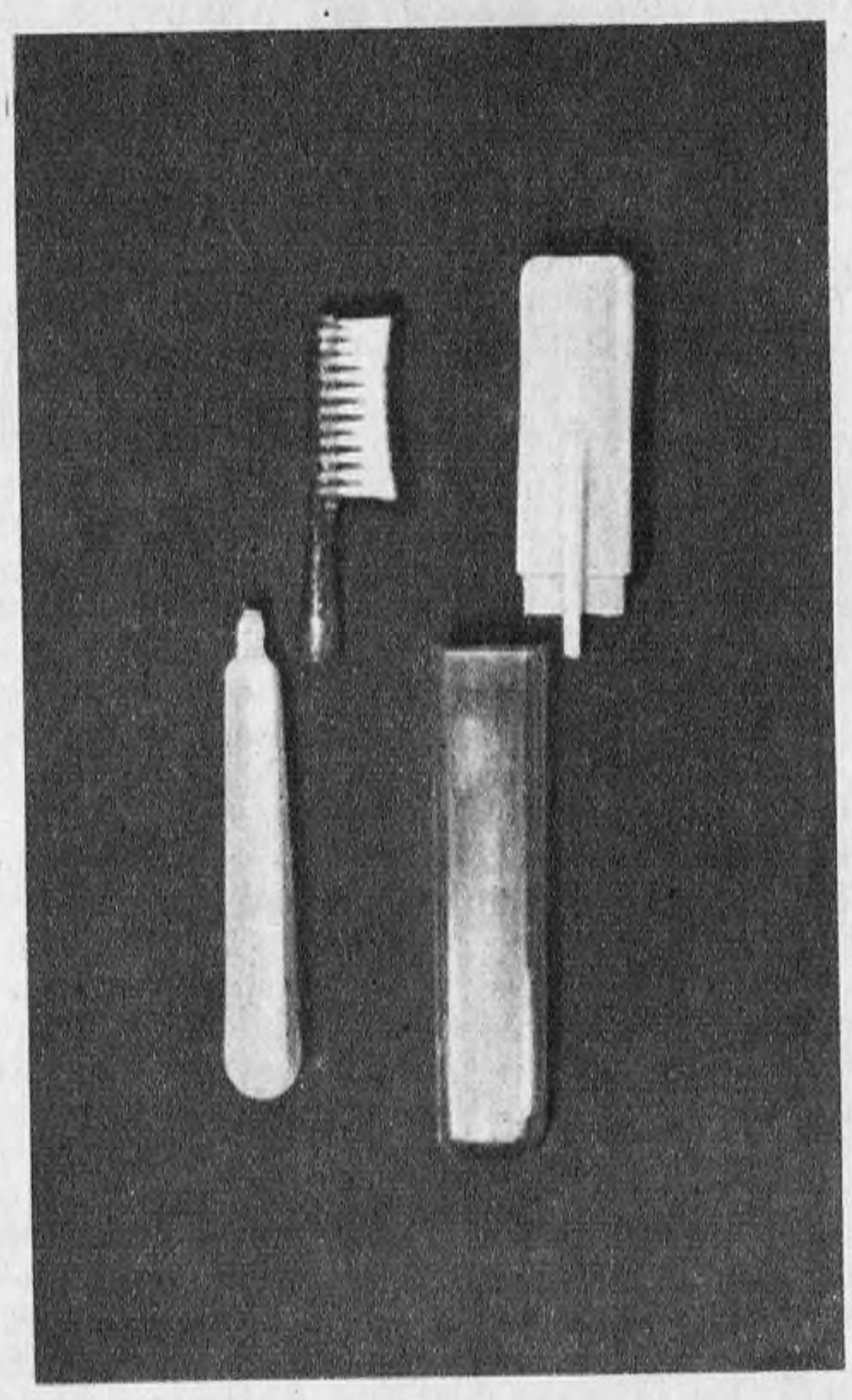
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

parabrisas

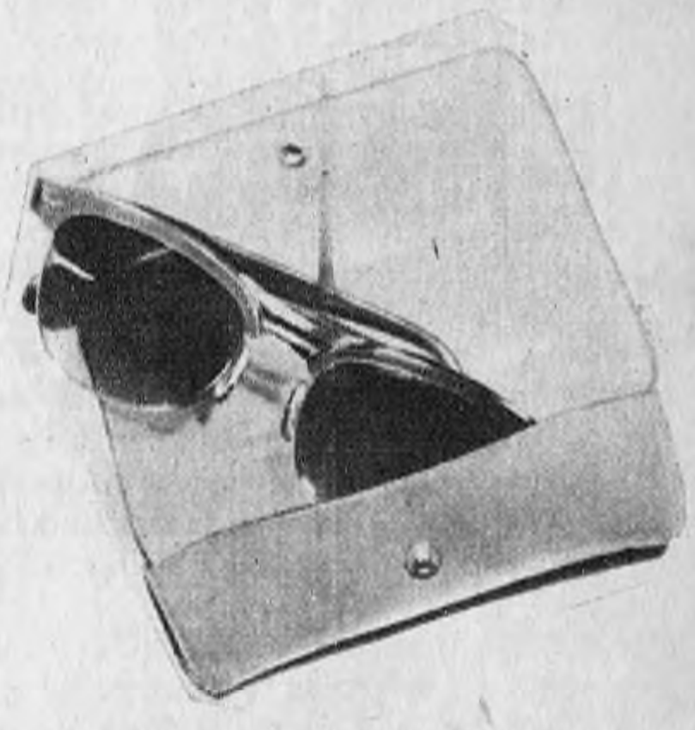
En esta página desfilarán, mes por mes, todas las novedades útiles y elegantes y originales que hacen más agradable la vida sobre ruedas.

Para automovilista, rutero o náutico. Es un estupendo termo de 5 litros para líquidos. Esmaltado a fuego en colores combinados, con interior enlozado, tiene aislación de lana de vidrio, manija de aluminio y tapa hermética con rosca. En la base, tiene un tapón plástico con canilla de desagote. Mantiene los líquidos fríos o calientes, y su enorme capacidad permite llevar mucha cantidad de hielo. $ 2.990 en Lopaco, Juncal y R. Peña y Cangallo 1423.

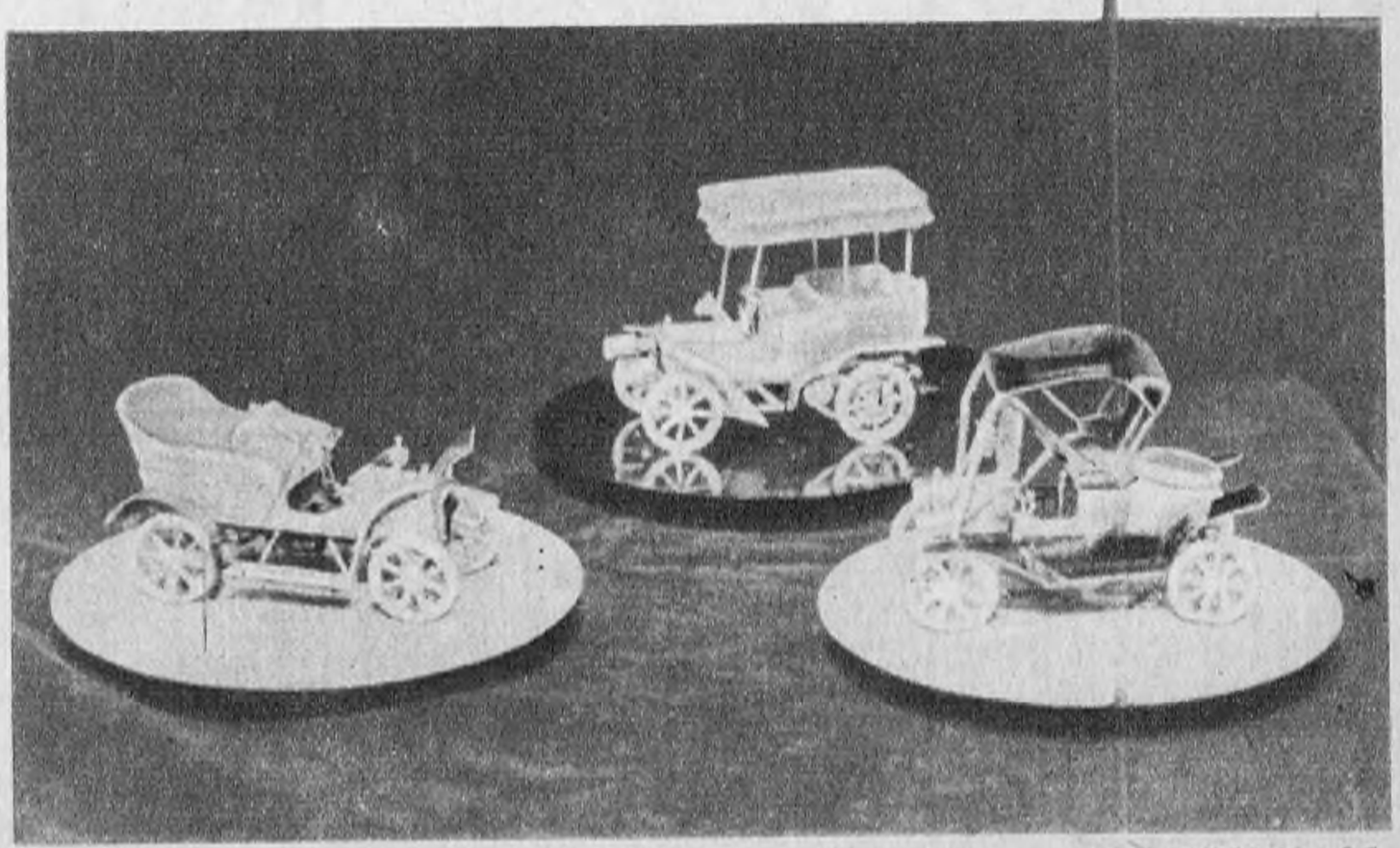




Ideal para los viajes: es el cepífrico Dual, y une en un solo elemento cepillo y dentífrico. Este, en estado líquido, está contenido en el mango del cepillo, y por principio de capilaridad pasa a las cerdas cada vez que se necesite. El mango, una vez vacío, se vende como repuesto, a $ 20. Todo el "cepífrico", con bonito estuche plástico, cuesta $ 49.90 y lo encontrará en Farmacia Romana, Sarmiento 1401.



El último modelo de anteojos de sol: son marca Rodenstoor y el cristal degradé es metalizado. Los vende Vladi, Galería Rivadavia, local 2 (Rivadavia 4967).



Para su escritorio: Estas miniaturas de autos antiguos en escala son italianas y están totalmente realizadas a mano. Apoyan sobre base de madera lustrada y cuestan $ 1.690 en Dott, Lavalle 567.

UNA NOTA DE EMILIO R. DEL VALLE (h)

NACE UN KART ARGENTINO

EL Z - KART DE ZANELLA

ES un hecho comprobado que las cosas sencillas, en comparación a otras de la misma especie, resultan a veces complicadas si se las analiza u observa de manera individual. Dentro del orden mecánico de los producidos humanos, esta circunstancia toma caracteres de verdad casi absoluta.

El caso del karting es un notable ejemplo de simplificación mecánica, de reducción de factores a su mínima expresión, conservando la esencia de la cosa. Es tan esencial y primario que, a través de un largo y complicado proceso filosófico, podría convertirse en la fundamental y retrasada madre del automovilismo.

Posee todas las características de un automóvil y, a su vez, carece de cualquier elemento que no sea estrictamente indispensable para su conducción y su objeto.

El proceso de fabricación del Z-Kart es también simple si se lo compara con el de un automóvil de turismo, en el que interviene como principal factor la línea de montaje, pero no difiere mucho, salvando las distancias, de la forma en que Cooper, Ferrari o Maserati fabrican sus "pur sangs". Existe, sin embargo, una diferencia de concepto entre estos dos extremos del automovilismo de pista y es que mientras el mayor coloca todos sus afanes en el triunfo en las competiciones, el menor, además de ello, pretende que cada vez el número de corredores sea más grande, para lo cual trata de conservar accesible el precio de los automóviles.

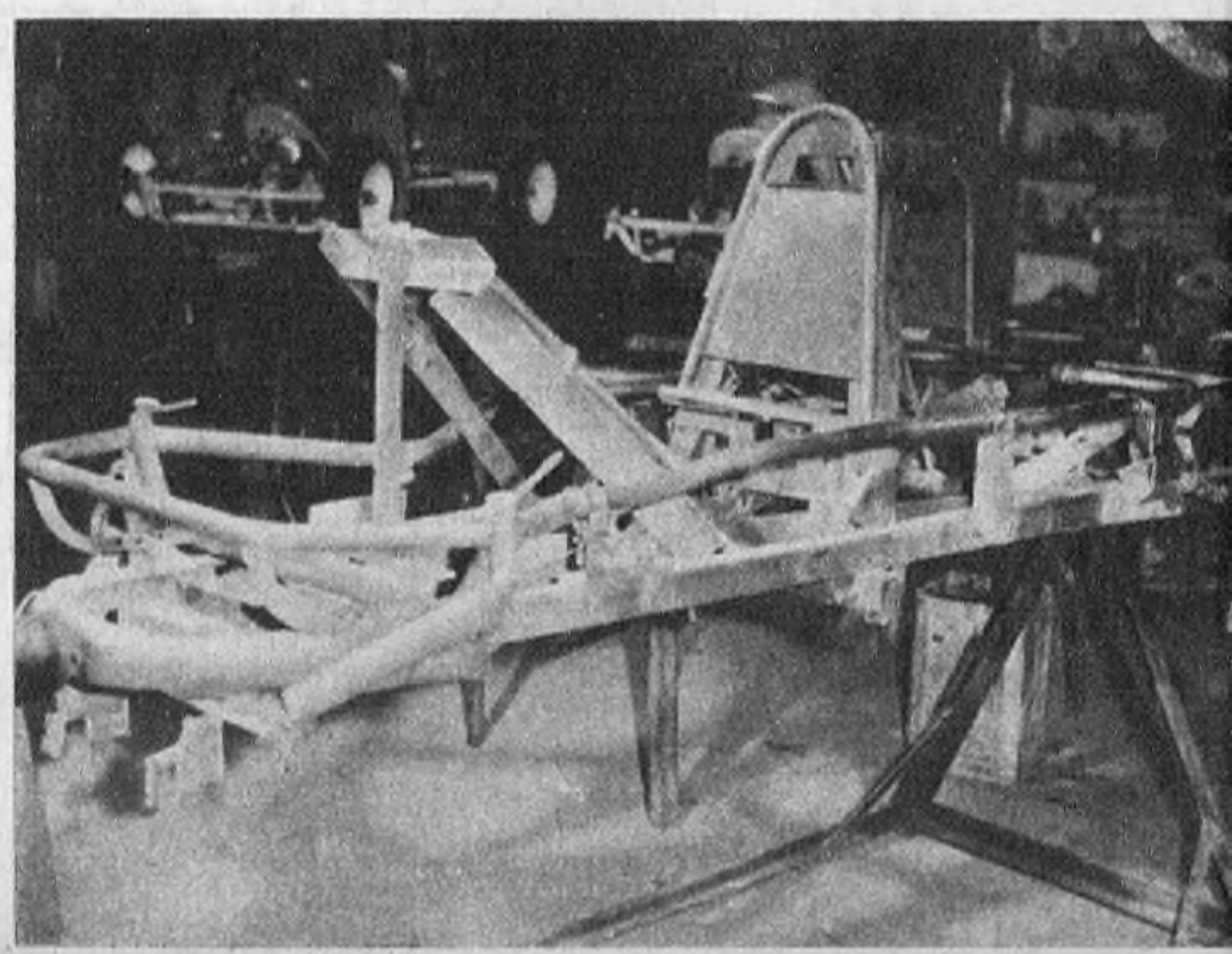
El Z-Kart de Zanella Hnos. y Cía., S. A., es un producto totalmente construido por esa casa, con la colaboración de Norber S. A., desde el motor hasta el acabado, salvo, claro está, las piezas y elementos que por razones fácilmente comprensibles conviene hacer a encargo o suplirse con las de industrias ya establecidas, como bulones, tuercas, gomas, etc.

En comparación con las sesenta y tantas mil piezas de un automóvil convencional, las mil doscientas de un Z-Kart no parecen un número importante y, sin embargo, una vez reunidas forman un auto de carrera que se ajusta perfectamente a los principios básicos que rigen el arte de esta materia.

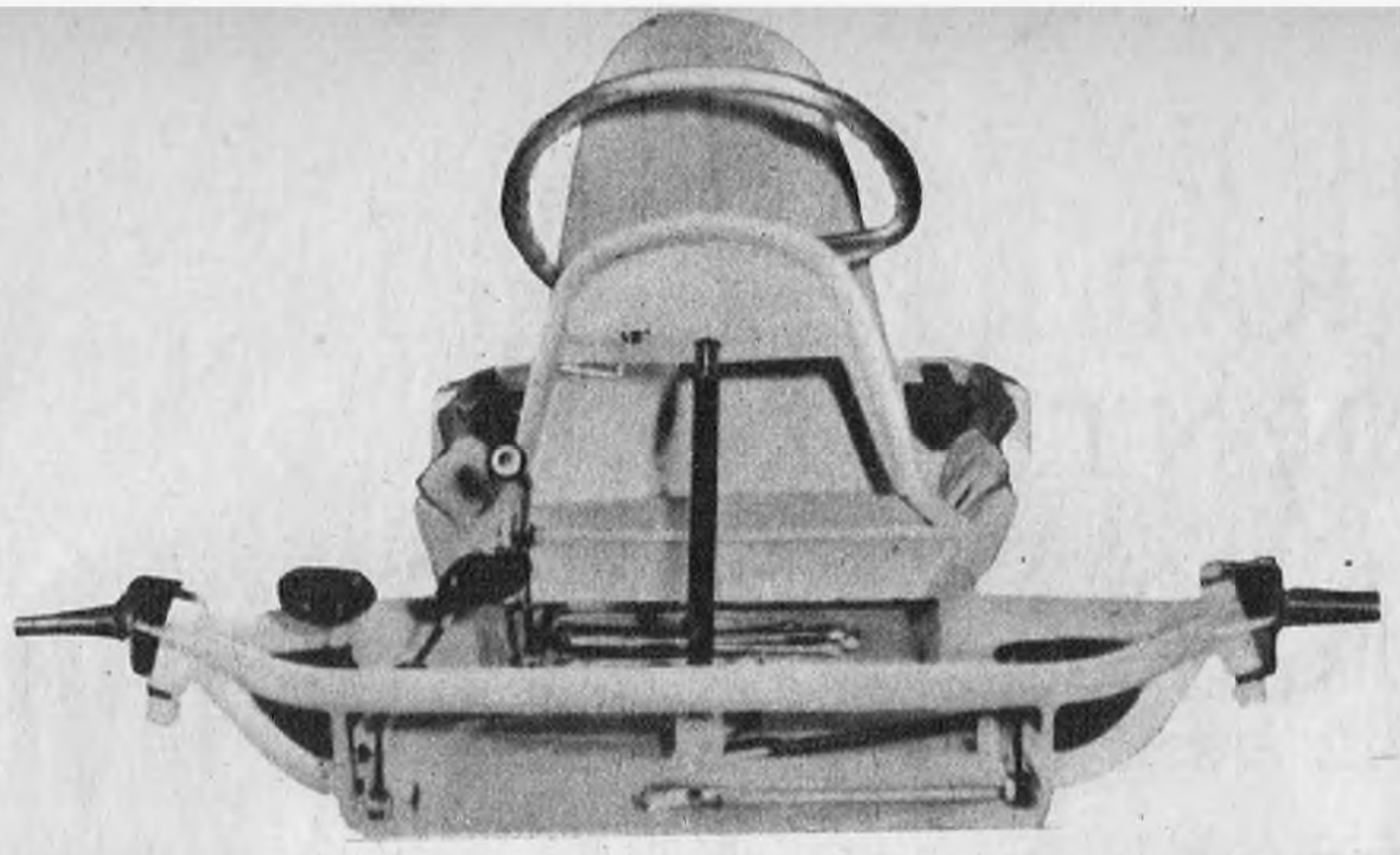
El Z-Kart no se fabrica en línea de montaje, pero en esto no se diferencia mayormente de Cooper o Lotus o de alguno de esos automóviles de "industria nacional" que andan sueltos en el amplio territorio de nuestro país.

Se fabrican uno por uno o varios a la vez, pero con un equipo de gente que lo arma prácticamente desde el punto de partida, los caños ya doblados, hasta su terminación final.

En números anteriores hemos analizado las condiciones en que se desenvuelve el karting en la Argentina. Aquí presentamos, respondiendo a un deseo formulado por muchos lectores, un kart de fabricación nacional, signo del pujante desarrollo del apasionante deporte.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Todo el proceso tiene un sentido de armado, pues las diferentes piezas que lo componen, aunque fabricadas también por Zanella, esperan agrupadas, según su especie, el momento de formar parte del conjunto.

El bastidor o chasis —es casi seguro que un Kart no podría ser autoportante o "utilitario"— es construido con tubos de acero con costura de medidas diferentes para los largueros y travesaños, tubos gruesos y los soportes de la columna de dirección y del respaldo del asiento con su reglamentario tabique parallamas.

Hacemos constar que este Z-Kart es el nuevo modelo, que presenta muchas modificaciones con respecto al anterior.

La operación de armado del bastidor se realiza en una "mesa de montaje" o "caballete de montaje" que consiste en un dispositivo especialmente diseñado para sujetar unas contra otras las distintas partes del bastidor para facilitar la soldadura de los caños, que es autógena, y evitar las flexiones que pudieran producirse en el conjunto chasis debidas a las tensiones internas del material que pudieran producir las mismas soldaduras.

El caballete tiene cunas de hierro ángulo en las que descansan los caños. Estas cunas siguen el contorno exacto del lineamiento del chasis. Los caños van asegurados por intermedio de mariposas roscadas que los aprietan contra las cunas. Una vez soldado el chasis, se sueltan estos ganchos de mariposa y sale el bastidor sin ninguna dificultad.

Podríamos llamar a éste el primer paso de la construcción.

Paralelamente a este proceso, las distintas piezas que componen el kart van siendo alistadas para su utilización.

Una vez soldado, el bastidor es pulido y sus soldaduras y rebabas corregidas a lima. Acto seguido se le aplica el piso, que es reglamentario en los Karts.

La construcción del piso, planos de chapa de acero doble decapada, impone la necesidad de la soldadura de punto, dado que se construye como una estructura aparte y luego se suelda autógenamente al bastidor.

En la elaboración del chasis se incluyen los soportes para el motor, los pedales, el asiento, las sujeciones del tren trasero, etc.

Una vez extraído del caballete de montaje, el bastidor queda en disposición de recibir todos los elementos accesorios, pues ya no se le añade nada que vaya soldado.

En este momento de la elaboración comienza la etapa pintura.

Primero recibe una capa de antióxido fijador, pintada a soplete, que también sirve de base para la pintura exterior. Una vez seca, esta capa es cubierta, por el mismo procedimiento, por el esmalte que en definitiva dará color al chasis. Ya pintado, el bastidor es introducido en un horno de 200° C. en donde recibe el acabado final.

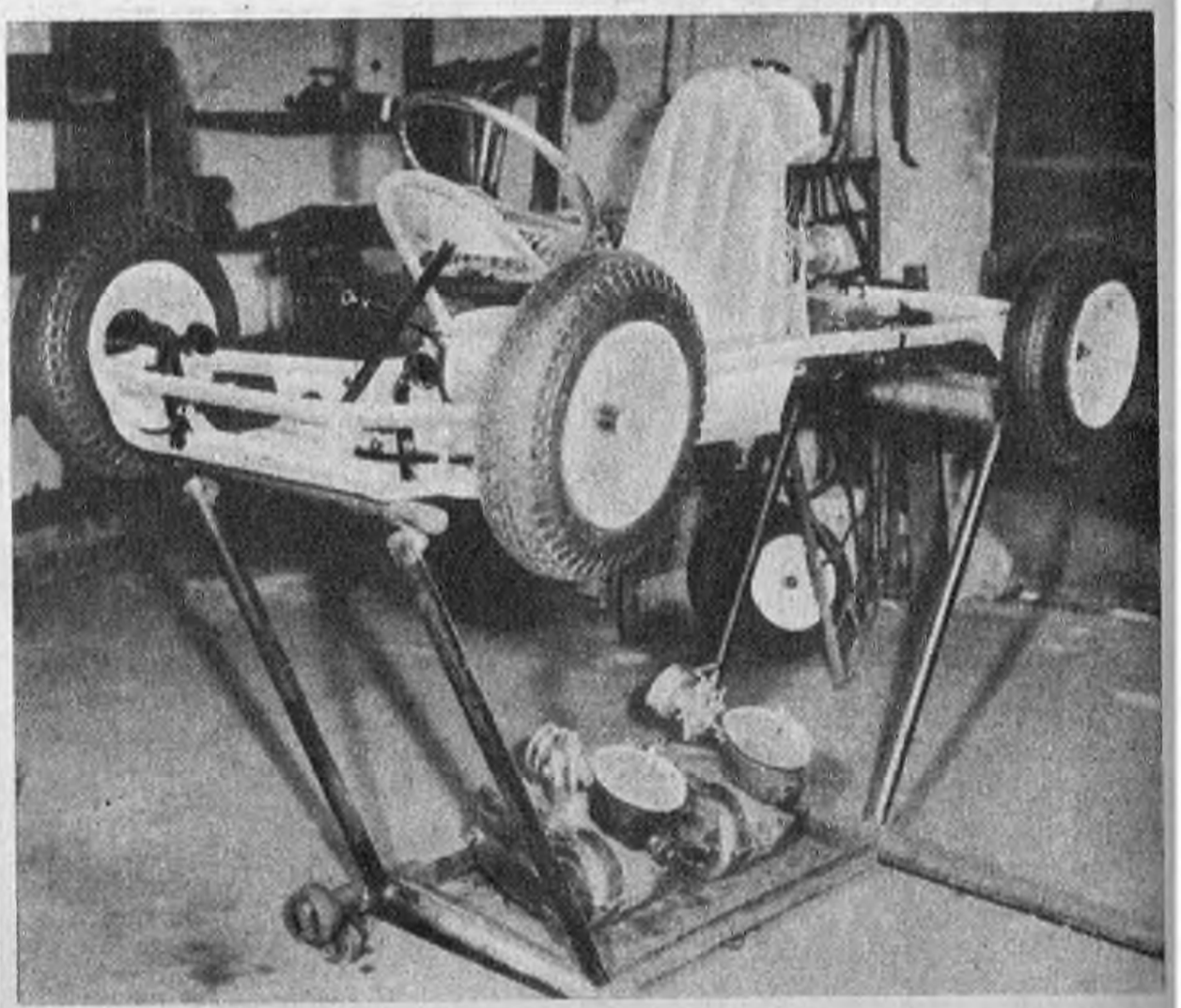
Los chasis recién salidos del horno aguardan colgados, en un dispositivo especialmente construido, su armado definitivo.

Mientras tanto, en el horno siguen secándose las otras piezas hechas de tubo o chapa, como las barras y brazos de direcciones, tanques de nafta, etc.

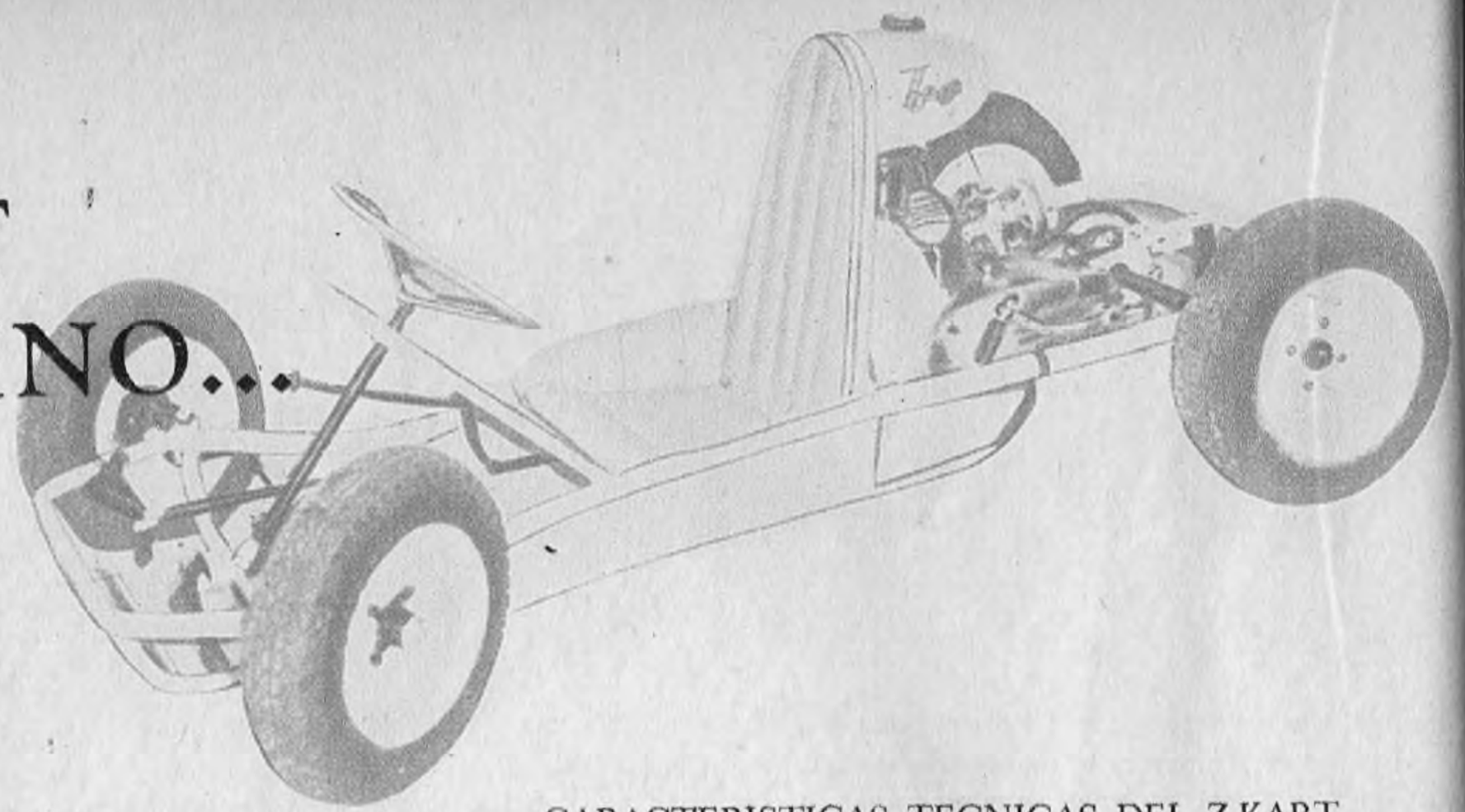
El bastidor listo para armar es colocado en otro tipo de caballete, desde el que saldrá bajo su definitiva forma de Z-Kart.

Esta última operación se realiza sin mover o trasladar el kart, dado que todas las piezas pueden colocarse estando el vehículo ubicado en este segundo montaje.

El kart va tomando su forma definitiva, a medida que se le incorporan los soportes de punta de ejes delanteros, las puntas de eje, los brazos de dirección, la barra de dirección con su brazo Pitman, el tren trasero que está dividido en dos para facilitar su



NACE UN KART ARGENTINO...



armado, su freno único trasero, etc.

Una vez armado totalmente con pedales, palanca del cambio de velocidades, interruptor de contacto de encendido (reglamentario), se le coloca el motor Zanella de 100 cc. y dos tiempos.

Se le colocan las ruedas, se conectan los mecanismos y el Z-Kart está listo para la pista.

Las modificaciones fundamentales que ofrece el nuevo modelo con respecto al anterior son:

Un diseño distinto de bastidor que se adapta mejor a la obligada manera de sentarse del conductor del automóvil y que a su vez coloca el motor directamente al medio del mismo y por delante del eje trasero.

Un nuevo tipo de transmisión de comandos desde los pedales, más recto y sencillo que el anterior y por lo tanto más efectivo.

Volante circular de fundición de aluminio pero con el aro incompleto, dejando más espacio de maniobra.

Tanque de nafta de forma seudo-cónica o semiovoidal, colocado como es corriente en la parte de atrás del respaldo, sobre el motor, con la base del cono vuelta en la dirección de la marcha.

La ubicación del motor en esa nueva posición está estudiada a efectos de trasladar más hacia adelante la resultante de los pesos del automóvil, para anular ciertas tendencias en la estabilidad en curva.

Es evidentemente más completo y elaborado que el modelo anterior y aunque todavía no pueden extraerse conclusiones, dada su juventud, aparenta ser más estable y más manejable que el modelo anterior de Zanella.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL Z-KART

CHASIS:	
Largo total	1.670 mm.
Alto total	610 „
Distancia entre ejes	1.240 „
Trocha delantera	860 „
Trocha trasera	835 „
Altura del piso	70 „
Peso bruto	68 kg.
Bastidor	Caños de acero con costura soldados autógenamente.
Dirección	Directa. Extremos de brazos con bolillas regulables.
Frenos	Mecánico a expansión con comando regulable de varillas. Uno solo que actúa sobre las dos ruedas traseras a través del eje.
Respaldo y asiento	Goma pluma y Telgo Plast
Tanque de nafta	Capacidad 5 litros
Interruptor de corriente	Por llave
Cubiertas delanteras	3,5 x 8
Cubiertas traseras	3,5 x 8
MOTOR:	
Número de cilindros	1
Ciclo	2 tiempos.
Diámetro	50 mm.
Carrera	51 mm.
Cilindrada	100 cc.
HP.	4,5
Caja de velocidades	Tres marchas.
Transmisión	A cadena.
Velocidad tope sin preparar	70 kph.
Consumo	1 litro/45 kms. aproximadamente.
Precio	$ 37.500.—

Hemos presentado, así, un kart argentino, buena contribución a un deporte que aumenta su popularidad día tras día.

En la serie fotográfica que ilustra esta nota, puede seguirse el proceso de fabricación de un kart de la industria nacional. Comenzamos por el caballete de montaje, en donde se aseguran los caños del chasis. Continuamos luego por la pintura del chasis, que pasará a horneado. Se sigue con el caballete de armado, de donde el kart saldrá terminado definitivamente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORMACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SE IMPLANTO DEFINITIVAMENTE EL ESTACIONAMIENTO AUTOCLASIFICADO

Art. 1º. — Implántase el sistema de estacionamiento autoclasificado por horario, en las arterias que se mencionan en la presente disposición y en las cuales actualmente la modalidad rige con carácter de ensayo, y, a tal efecto, apruébase la tarjeta-control correspondiente.

Art. 2º. — A los fines del artículo 1º reglaméntase el estacionamiento general de vehículos en los lugares y dentro de las condiciones que se establecen a continuación:

CORRIENTES: Queda prohibido el estacionamiento general de vehículos de 8 a 18 los días hábiles y de 8 a 13 los sábados y feriados, junto a ambas aceras en el tramo comprendido entre las calles 25 de Mayo y Carlos Pellegrini. Queda permitido: en los lugares determinados precedentemente, la detención de vehículos de la categoría particular, con conductor o sin él, entre les 11 y 18, los días hábiles, y entre las 10 y las 13 los sábados y feriados, por un lapso de 1 hora para cada unidad. Operación de carga y reparto: quedan prohibidas desde las 11 y hasta las 24 horas los días hábiles; de 10 a 24, los días sábados y feriados.

RIVADAVIA: Queda prohibido el estacionamiento general de vehículos de 8 a 18 horas los días hábiles y de 8 a 13 los sábados y feriados, junto a la acera Sur (Plaza) del tramo comprendido entre las calles Balcarce y Bolívar.

HIPOLITO YRIGOYEN: Queda prohibido el estacionamiento general de vehículos de 8 a 18 los días hábiles y de 8 a 13 los sábados y feriados, junto a la acera Norte (Plaza) en el tramo comprendido entre las calles Balcarce y Bolívar. Queda permitido: en los lugares indicados precedentemente, la detención de vehículos de categoría particular con conductor o sin él, entre las 8 y 18 horas los días hábiles, y entre las 8 y 13 horas los sábados y feriados, por un lapso máximo de 1 hora por unidad. Operación de carga y reparto: queda prohibido durante las 24 horas.

Art. 3º. — Las presentes disposiciones no son de aplicación para los vehículos afectados a servicios de las reparticiones públicas y del cuerpo diplomático extranjero, cuando el estacionamiento lo efectúen correctamente dentro del espacio que al efecto y por resoluciones anteriores tienen respectivamente asignado.

Art. 4º. — La Dirección Autárquica de Obras Municipales procederá a demarcar en el pavimento los lugares destinados al estacionamiento de cada vehículo, en la forma y medida correspondientes a la instalación de las señales y el mantenimiento de ese señalamiento en perfectas condiciones en cada oportunidad en que lo requiera la Dirección de Tránsito.

DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Art. 5º. — Para la fiscalización de los lapsos de detención autorizados o que se autoricen en lo futuro, los conductores quedan obligados a colocar en el lado interior derecho del parabrisas la tarjeta-control aprobada, previa marcación de la hora de arribo indicada por el disco y de manera que la cara correspondiente resulte perfectamente visible desde el exterior del vehículo.

Art. 6º. — Serán consideradas infracciones al estacionamiento limitado por horario las siguientes:

a) Tarjeta-control no colocada o colocada deficientemente.
b) Marcación inexacta de la hora de llegada.
c) Permanencia del vehículo excediendo la hora de salida.
d) Modificación en la tarjeta de la hora de llegada, sin que el vehículo haya salido del lugar.
e) Deficiente detención del vehículo, invadiendo lugar vecino.

Estas situaciones serán consignadas en el acta de comprobación, dando lugar al retiro de la licencia del responsable para su juzgamiento por el Tribunal Municipal de Faltas, y serán consideradas graves y penadas conforme a las disposiciones del Decreto Ordenanza número 5769/958.

Art. 7º. — Deróganse las disposiciones en las partes que se opongan al cumplimiento de la presente ordenanza 17.027.

ENTREGA DE TARJETAS-CONTROL "DISCOS PARA ESTACIONAMIENTO"

El Automóvil Club Argentino ha impreso las tarjetas reglamentarias, las cuales podrán ser retiradas por los asociados en las siguientes dependencias: Sede Central, 1º piso, y Estación de Servicio - División Tránsito, calle Belgrano 1048; Oficina de Patentes, calle Zavaleta 353; Oficina de Transferencias, calle Chacabuco 167, y Oficina de Asesoramiento para la Compra-Venta y Permuta de Automóviles, calle José E. Uriburu 552, en los horarios de funcionamiento; a la vez se hallan también a disposición de los asociados en las siguientes Estaciones de Servicio: Barracas, Belgrano y Flores.

ROBO DE AUTOMOTORES

El Automóvil Club Argentino recuerda a todos sus asociados que la Policía Federal, con el fin de lograr una mayor efectividad en la represión de las sustracciones de automotores, ordenando rápidamente el secuestro del vehículo y la detención de los delincuentes, ha organizado un servicio telefónico correspondiente a la Sección Comando Radioeléctrico.

Toda aquella persona a la que le sea hurtado el automóvil deberá comunicarlo inmediatamente a los teléfonos asignados especialmente a este nuevo servicio, y que son los siguientes:

37-1071 - 37-1072 - 37-1073
37-1074 y 37-1076

Ello permitirá que se irradie la denuncia a todas las dependencias y vehículos equipados con radio.

En esta forma se evitará que el tiempo que transcurre desde la comisión del delito hasta la concurrencia a la comisaría para formalizar la denuncia, permita a los autores alejarse del radio de la Capital o bien ocultar el vehículo.

CAMPAÑA DE REPRESION A LAS INFRACCIONES DEL TRANSITO

Por intermedio del secretario de Abastecimiento y Policía Municipal, la Intendencia de la Ciudad de Buenos Aires ha hecho saber a las autoridades del Automóvil Club Argentino, con fecha 16 de diciembre pasado, acerca de la iniciación de una campaña de represión de las infracciones que en materia de tránsito cometen los conductores en general, particularizándose en esta oportunidad con las que cometen con los automotores especialmente en cuanto a ruidos molestos, escape libre, falta de silenciadores o silenciador deficiente, bocinas antirreglamentaras, etc.

El Automóvil Club Argentino respondió con la nota siguiente:

"Tenemos el agrado de dirigirnos a usted acusando recibo de su muy atenta nota por cuyo intermedio hace saber al Automóvil Club Argentino que la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires ha resuelto realizar una campaña de represión de las infracciones de tránsito, particularizándose en esta ocasión con las que se refieren a los ruidos molestos, por el uso de escape libre, la falta de silenciador, bocina antirreglamentaria, etc.

Tal como lo solicita el señor secretario de Abastecimiento y Policía Municipal, el Automóvil Club Argentino tratará de hacer llegar a sus asociados, por todos los medios a su alcance, la información adecuada para que cumplan con las disposiciones actualmente en vigor en lo que respecta a ruidos molestos.

No hay duda que las medidas dispuestas por las autoridades para reprimir esas transgresiones habrán de redundar en un positivo beneficio, pues últimamente habían recrudecido de una manera verdaderamente alarmante las violaciones a esta simple norma de circulación.

En otras ocasiones el Automóvil Club Argentino se había referido al mismo problema, y aprovecha también esta oportunidad para formular algunas observaciones sobre este tema, que consideramos de particular interés sean tenidas en cuenta por las autoridades pertinentes.

No es nuestro propósito hacer un distingo entre los conductores que utilizan las calles de nuestra ciudad, pero es fácil observar que si bien algunos automovilistas particulares cometen estas clases de infracciones, no es menos cierto que numerosos vehículos del Estado, particularmente camiones y jeeps, tienen sus silenciadores en deficientes condiciones, cuando no carecen totalmente de ellos, y en lo que concierne a los vehículos de transporte público, son los que con más frecuencia e insistencia utilizan sus bocinas, lo que deberían hacer exclusivamente en los momentos de necesidad o de extremo riesgo y no para abrirse paso a través del tránsito.

El caso especial de las motocicletas merece ser considerado en forma particular, ya que pareciera que aun los propios agentes encargados del control del tránsito no adoptan medidas contra los que circulan por las calles de nuestra ciudad sin silenciador o en estado deficiente, quizás interpretando que ésa sea una característica propia de estos tipos de vehículos, lo que no es real. Quizás habría llegado el momento de instruirlos, con ejemplos prácticos, de lo que es el escape libre en la motocicleta y su diferencia cuando se utiliza correctamente el silenciador.

Por ello, consideramos sumamente importante que el personal encargado de vigilar la medida dispuesta por la Intendencia Municipal se encuentre perfectamente aleccionado en la forma cómo debe proceder para que la apropiada disposición sea aplicada a toda clase de vehículos, sin distinción alguna.

Sólo de esta manera y mediante una acción permanente, enérgica y justa, podrá lograr la ciudad de Buenos Aires una fisonomía acorde con su importancia y que habrá de ser el punto de partida para otras disposiciones encaminadas a conseguir un adecuado ordenamiento, que tanto necesita nuestra urbe."

ACUERDO ENTRE EL A.C.A. Y FIAT ARGENTINA S. A.

En la sede social del Automóvil Club Argentino tuvo lugar el día 29 de diciembre último un acto en virtud del cual quedó formalizado un convenio entre esta institución y la Fiat Argentina S. A.

Con asistencia de las más altas autoridades y funcionarios de las dos organizaciones, el Dr. Ernesto Vigitello, presidente de Fiat Argentina S. A. y el Dr. César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, suscribieron el contrato respectivo de un acuerdo destinado a fijar un jalón de primera magnitud en la historia y en el desarrollo del automovilismo argentino.

Al quedar concertada esta reciprocidad de servicios y publicidad entre el A. C. A. y Fiat Argentina, se posibilita que cada comprador de un automóvil de esa marca ingrese en el A. C. A., el cual por su parte,, brindará en todas sus estaciones un servicio mecánico de emergencia con la asistencia técnica de Fiat, para todos sus asociados.

Tras rubricar con su firma el referido convenio, los dos presidentes explicaron los alcances de esta significativa cooperación, poniendo de relieve el Dr. Vigitello el interés de Fiat Argentina en cooperar con el futuro del automovilismo argentino.

Por su parte, el Dr. Carman destacó su complacencia por poder contar con la colaboración de una empresa de la importancia de Fiat Argentina y el compromiso de que el A. C. A. utilizará los aumentos de ingresos provenientes de este acuerdo, en mejorar sus servicios, puestos como siempre a disposición del asociado y de la comunidad.

CONVENIO ENTRE LA PROVINCIA DE CATAMARCA Y EL A.C.A.

El día 10 de enero de 1961 tuvo lugar en la seda central del Automóvil Club Argentino, un acto con motivo de la firma del convenio entre la provincia de Catamarca y la entidad.

En la ocasión se firmaron las escrituras en virtud de las cuales el gobierno de la citada provincia cede al Automóvil Club Argentino cinco (5) terrenos en las localidades de Tinogasta (ruta 40), Andalgalá (rutas 62 y 63), Hualpín (ruta 40), Bañado de Ovanta (ruta 67) y San Martín (ruta 60) para que en los mismos se levanten estaciones de servicio con hosterías anexas, equipadas debidamente.

Firmaron el convenio, en representación del gobierno de Catamarca, el subsecretario de Obras Públicas, ingeniero Luis Vidal Canchini, y por el A. C. A., el presidente y secretario Dres. César C. Carman y Luis Pandra, respectivamente.

Al referirse al acuerdo así instrumentado, el Dr. Carman, tras de agradecer la colaboración del gobierno provincial, manifestó: "Como argentino, me enorgullezco de poder destacar el creciente afán con que los gobiernos provinciales se dedican a crear las condiciones básicas necesarias para romper la inercia impuesta por lamentables coyunturas de nuestra historia civil, de nuestras luchas intestinas o quizás simplemente por la falta de un plan nacional orgánico y comprensivo, y que, de todos modos, han detenido durante muchas décadas la expansión económica y social que nuestras provincias, como entidades orgánicas de irrenunciable significado y responsabilidad histórica, tenían derecho a esperar de la evolución manifiesta de nuestro país en conjunto. Esta obra cuya iniciación rubricamos hoy con la firma de este

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

convenio entre el Automóvil Club Argentino y el gobierno de Catamarca, es positivamente un índice vivo que señala el punto de partida, quizás, de una etapa creadora en la dirección que acabo de indicar.

"La provincia de Catamarca construirá y el Automóvil Club Argentino dotará con los elementos y equipos necesarios y explotará en bien del público, cinco estaciones de servicio, como he dicho. Su ubicación en el mapa de aquel Estado responde a un plan racional, orgánico, coherente. Esos servicios cubrirán largos tramos, huérfanos hoy de la atención rutera que necesitan los viajeros y que, en cierto modo y precisamente por esa causa, son temidos por los turistas, cuya curiosidad y tranquilidad tanto nos interesa a todos cultivar.

"Esas estaciones se construirán en San Martín, en la localidad de Bañado de Ovanta, en Hualfín, Andalgalá y Tinogasta. Nombres de historia, que dentro de poco servirán para escribir la historia nueva del turismo y la expansión industrial y comercial de esa rica y tan olvidada zona de la noble provincia de Catamarca, que atraviesan rutas de tanto porvenir como las que llevan los números 40, 60, 62, 63 y 67, sobre cuyo transcurso se levantarán los nuevos centros de servicio. Agreguemos que el de San Martín, sobre la ruta 60, contará con una hostería, y es probable que obtengan el mismo privilegio los de Hualfín y Bañado de Ovanta. Es ésta una empresa que merece ser señalada a la consideración del país". Agregó más adelante.

"Ahora bien, es un presupuesto *sine qua non* para todo turismo racionalmente organizado y conducido, que para el éxito hacen falta: objetivos que despierten la curiosidad espiritual del viajero en cierne, comunicaciones y caminos y hoteles satisfactorios y suficientes. No hay que olvidarlo."

Terminó diciendo el Dr. Carman: "Catamarca está luchando para responder a los últimos tres requisitos mencionados: inclusive el acto de hoy es una prueba fehaciente de ese esfuerzo. En cuanto a los objetivos turísticos, propiamente hablando, tiene lo que hace falta, porque la naturaleza ha sido generosa con ella: posee un paisaje incomparable, majestuoso y risueño al mismo tiempo, y además la historia y la cultura de su pueblo han convertido sus lindes geográficos en el umbral de un mundo encantado, que sólo hace falta despertar de su sueño y ponerlo a disposición de quienes aman la belleza, el panorama y la tradición. Catamarca los brinda generosamente."

OBRAS DE SEÑALAMIENTO

De conformidad con el convenio suscripto recientemente con Vialidad de la Provincia de Santa Fe, sobre el cual se informó en su oportunidad, el Automóvil Club Argentino ha dado término a la colocación de 510 señales correspondientes al plan previsto para el último trimestre de 1960, sobre estas rutas:

RUTAS	Señales
Empalme Ruta Nacional 33 - Bigand	44
Límite Pcia. de Córdoba - San José de la Esquina - Casilda	100
Chapuy - Villa Cañás - Teodolina	102
Empalme Ruta Nacional 19 - San Jerónimo Norte	24
Empalme a Ruta a Andino - Serodino	28
Empalme Ruta Nacional 11 - Andino	25
Empalme Ruta Nacional 33 (Firmat) - Melincué	56
Empalme Ruta Nacional 10 San Carlos Centro - San Carlos Sud	35
Empalme Ruta Nacional 11 (Monje) - San Genaro - Las Rosas	96

Las obras siguen realizándose en un ritmo acelerado de manera que puedan emplazarse, durante 1961, los indicadores previstos para ese lapso.

INFORMACIONES DIVERSAS

HABILITACION DEL CAMINO INTERNACIONAL A CHILE

Con fecha 10 del mes de diciembre ppdo. ha quedado habilitado al tránsito automotor el túnel trasandino que establece comunicación entre la Argentina y Chile, por Mendoza. El paso de vehículos se realiza diariamente de 9 a 17. El derecho de peaje para automóviles particulares es de $ 220 m/n., con un adicional de $ 22 m/n. por cada pasajero.

HABILITACION DE UN PUENTE EN LA RUTA NACIONAL Nº 7

Sobre la Ruta Nacional Nº 7, a la altura de Mercedes (San Luis), ha quedado habilitado el puente carretero sobre el Río Quinto.

TEMPORADA OFICIAL EN LOS COPAHUES (NEUQUEN)

Hacia mediados del mes de diciembre ppdo. quedaron finiquitadas las tareas tendientes a la habilitación de las instalaciones en las Termas Los Copahues, con lo cual se inaugurará oficialmente la temporada termal en aquella zona del país.

ITINERARIO DE CORDOBA A SANTIAGO DEL ESTERO

Teniendo presente las condiciones actuales de los caminos, resulta aconsejable la adopción del itinerario que se desarrolla por Villa General Mitre, Deán Funes, Totoralejos, San Antonio de la Paz, Frías y Lavalle (rutas nacionales 60, 157 y 64).

La ruta nacional Nº 9, entre Ojo de Agua y Arraga, presenta actualmente malas condiciones de transitabilidad, especialmente para coches chicos.

RUTA BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA

En distintos sectores de la ruta nacional Nº 2 se llevan a cabo trabajos de repavimentación y ensanche de la carretera. En la fecha, dichas obras realízanse a la altura de los kilómetros 308, 327 y 358, en cuyos lugares el paso de los vehículos se verifica por una sola mano.

CAMBIO DE NOMBRES A CALLES DEL DISTRITO

Por Ordenanza Nº 16.721, se denomina a la actual calle Biblioteca, República de Indonesia.

Por Ordenanza Nº 16.734, se denomina a la actual calle Giles, Mahatma Gandhi.

NUEVA TARIFA DE SELLADOS Y ESTAMPILLADOS PARA LA OBTENCION DE LOS REGISTROS DE CONDUCTOR EN LA CAPITAL FEDERAL

REGISTROS NUEVOS	
Para todas las categorías "particular", "motocicletas", "profesional" y "turistas"	$ 300
RENOVACIONES	
Para las renovaciones de todas las categorías "particular", "motocicletas", "carga", "profesional" y "turista"	„ 250
Renovaciones sobre el mismo registro	„ 150
Renovación simples	„ 200
Autorizaciones de manejo	„ 50
Autorizaciones de menor	„ 15

SELLADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Por cada presentación que era de $ 3	$ 6

CABALEN COMO EN SU CASA

Haciendo su reencuentro con el triunfo después de una larguísima sucesión de abandonos, producto precisamente de sus conocidos ímpetus, Oscar Cabalén, el volante cordobés, halló la victoria en la Vuelta de Carlos Paz, competencia que, a pesar de haberse corrido solamente cuatro veces, ya tiene caracteres de competencia clásica gracias al intenso empuje de los entusiastas dirigentes del Club Atlético de la localidad homónima.

Antes de poder llevarse a feliz trámite la carrera, debió zanjarse una situación creada a raíz de un deseo de los organizadores de hacer una competencia sobre un solo circuito de amplio recorrido, en vez de la modalidad que se ha puesto en boga en estos últimos años, es decir, varias vueltas sobre un recorrido individual de 100 a 200 kilómetros. El criterio de los organizadores era, en sí, plausible; quisieron organizar una verdadera "Vuelta de Córdoba" que recorriera lo más posible de la provincia, llevando, a las poblaciones más remotas de Córdoba, la innegable emoción del pasar de los coches. Simpática la idea, pero no se ajustaba a las realidades económicas del momento, y así finalmente lo comprendió la entidad, recurriendo a cubrir tres veces un circuito de 103 kilómetros.

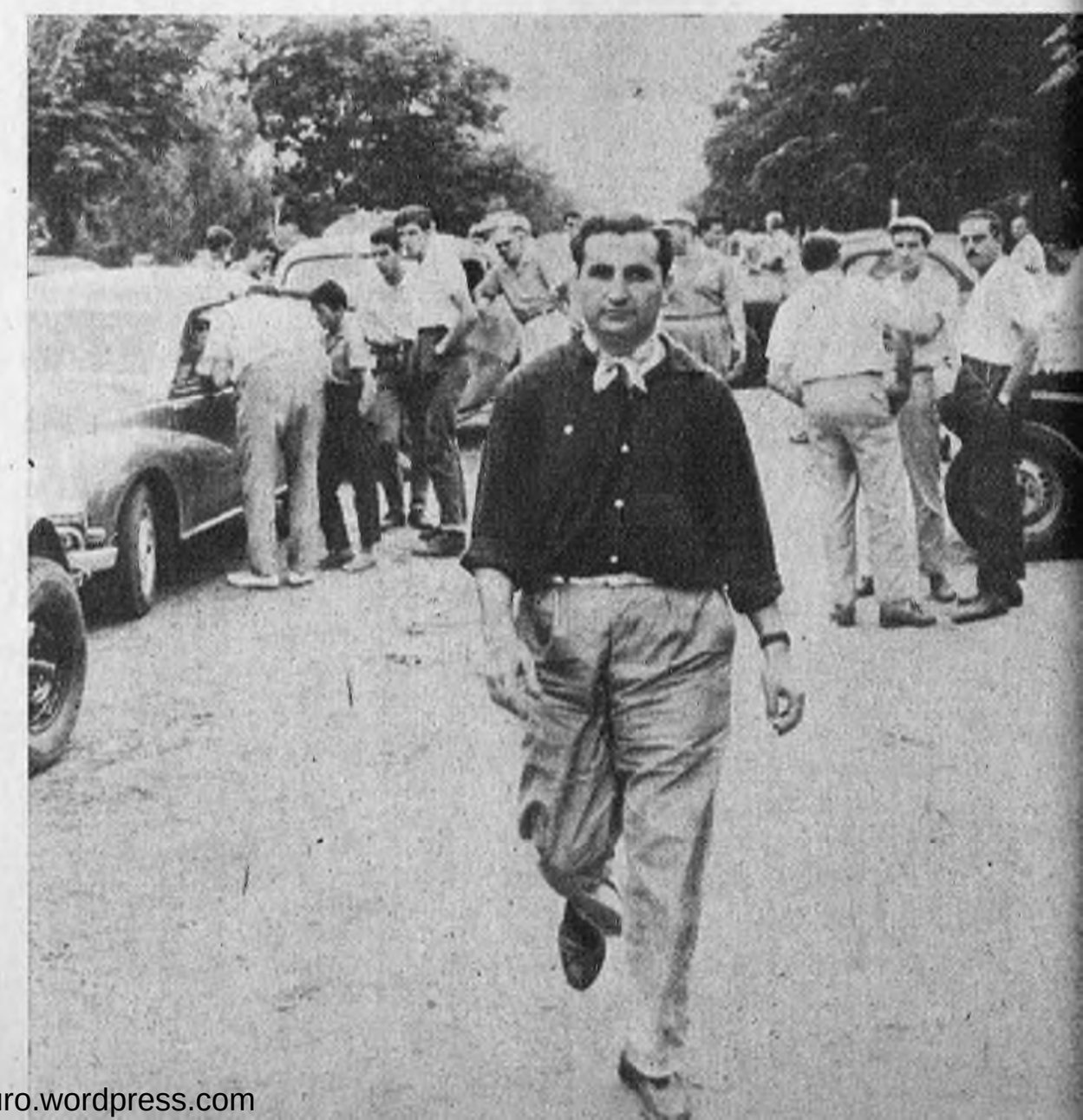
¿Por qué decimos que "no se ajustaba a las realidades económicas del momento"? En primer lugar no es un secreto para nadie el elevadísimo costo del automovilismo, especialmente en Turismo de Carretera, donde una máquina vale no mucho menos de un millón de pesos. Ocurre, sin embargo, que aparte del costo directo de máquina, mantenimiento y reparaciones, en Turismo de Carretera juegan una serie impresionante de costos indirectos que llegan a sumar un monto muy elevado.

Por ejemplo, un corredor que no conozca el circuito, o no esté familiarizado con las condiciones momentáneas de los caminos, debe recorrerlo antes de la carrera, ausentándose de sus ocupaciones habituales durante dos o tres días y pagando, además, nafta, alojamientos, etc.

Aparte de las erogaciones que por estos dos últimos conceptos debe efectuar para su traslado a la localidad de la carrera en la fecha prefijada para su realización, debe computarse también el costo de trasladar y alojar a los "auxilios", gente que con otro automóvil espera al corredor en algún determinado punto del ca-

Oscar Cabalén, en su provincia de residencia quebró su mala racha, dosificando sus ímpetus en la ya clásica Vuelta de Carlos Paz.

Jesús Ricardo Risatti, habilísimo conductor que no pudo quebrar al puntero, clasificándose segundo, a menos de un minuto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mino, con nafta, aceite, agua, cubiertas, repuestos, etc., y que en algunas circunstancias transita por el circuito en búsqueda del corredor cuando éste ha sufrido algún desperfecto mecánico. La ventaja, precisamente, de los circuitos de recorrido pequeño, es que con un solo puesto de auxilio alcanza para "alimentar" cómodamente al automóvil, mientras que si el recorrido se hace sobre un trayecto muy largo, de mil kilómetros, por ejemplo, serán necesarios dos o quizá tres dotaciones de hombres con sus correspondientes vehículos, cuyo traslado y hospedaje suman, en total un elevado monto que se agrega a las fuertes erogaciones que de todos modos debe hacer el corredor. Se contestará que muchos auxilios cumplen su cometido por puro entusiasmo y sufragando los gastos de sus propios bolsillos, pero ésa no es una razón valedera; de todos modos el gasto debe hacerse, hágalo Juan o hágalo Pedro. Y es un gasto evitable mediante el sencillo recurso de hacer circuitos pequeños, en los cuales el automóvil en ningún momento está demasiado alejado del auxilio (que en este caso puede ser único).

Frente a esta situación, la gente del Carlos Paz resignó su posición primitiva, adoptando un criterio que fue de aprobación general. Verdaderamente, el momento está para facilitar al corredor en todos los aspectos y no dificultarle su acción.

Volviendo a la competencia, es de destacar que precisamente en su provincia de residencia Cabalén haya podido, digamos, dosificar sus ímpetus o al menos lograr que ellos no conspiraran contra la vida mecánica de su automotor, esta vez un Ford. Evidentemente, el cambio de marca significó algo así como quebrar la mala racha. Excelente, también, la actuación de Luis Vásquez, que con su Ford hizo el mejor tiempo en la clasificación y apuró constantemente a Cabalén hasta que se viera obligado a desertar por fallas mecánicas. Ocupó, entonces, el segundo puesto Jesús Risatti, seguido por Raimundo Caparrós (Chevrolet), la figura popular del Gran Premio Argentino de Carretera.

Así, entonces, pasó esta Cuarta Vuelta de Carlos Paz.

Ultimo momento. Ya todo está listo para la prueba de clasificación. La lluvia caída en la mañana creó un ambiente agradable para el público y los cuarenta corredores inscriptos en la prueba.

LOS GANADORES DE LA VUELTA DE CORDOBA

Año	*Ganador*	*Promedio*
1958	Oscar Gálvez	124 km. 685
1959	Juan Gálvez	90 km. 567
1960	Oscar Gálvez	101 km. 124
1961	Oscar Cabalén	98 km. 131

LA CLASIFICACION GENERAL

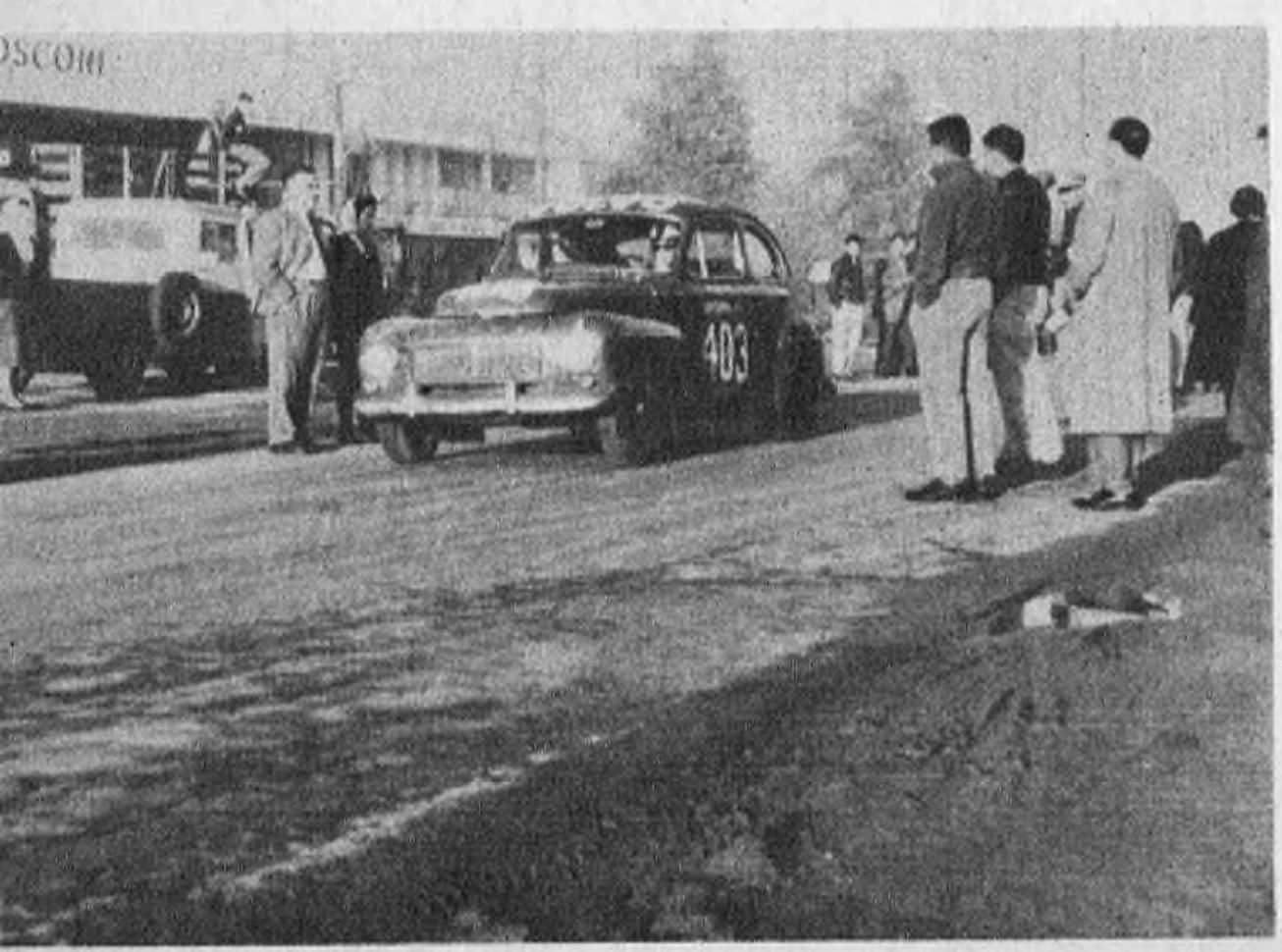
1º	Oscar Cabalén	3 h. 8 m. 55 s. 4/5
2º	Jesús Risatti	3 h. 12 m. 23 s.
3º	Raimundo Caparrós	3 h. 13 m. 45 s. 3/5
4º	Néstor Marincovich	3 h. 14 m. 38 s.
5º	Héctor Ninona	3 h. 16 m. 19 s.
6º	Eulogio Maquirrián	3 h. 21 m. 1 s.
7º	Adrián Villegas	3 h. 24 m. 3 s. 4/5
8º	Julio C. Castellani	3 h. 25 m. 9 s. 2/5
9º	Angel Meunier	3 h. 29 m. 9 s.
10º	Luis Ostán	3 h. 29 m. 35 s. 1/5

Promedio del ganador: 98 km. 131 m.

Los mejores tiempos de cada vuelta fueron: en la primera, Cabalén, 1 h. 1 m. 33 s.; en la segunda, Risatti, 1 h. 3 m. 27 s. 4/5; y en la tercera, Cabalén, 1 h. 2 m. 17 s.

EVOLUCION EN EL ORDEN NACIONAL DE LAS FORMULAS DE COMPETICION

ING. LUIS ADOLFO ROURA



Standard: ¿futuro de nuestro automovilismo?

Finalizada la temporada automovilística 1960 en nuestro medio, con la inactividad lógica de la época veraniega, sin temporada internacional esta vez, y ausente de los circuitos ese característico clima de trabajo febril, en que mecánicos y pilotos se vuelcan sobre sus bólidos y tratan de auscultar hasta la más leve disonancia sonora que revele la menor falta mecánica, esa calma nos hace meditar.

Seguramente, la nostalgia de no haber podido vivir la intensa emoción que siempre depara una temporada internacional, incita a un repaso mental de brillantes jornadas de nuestro deporte de las cuatro ruedas.

La quietud, bien dicen, a menudo hace ver más claro todo aquello que la afiebrada actividad oculta, y es en un trance así, precisamente, en que al volver la mirada para contemplar la trayectoria del automovilismo deportivo argentino, comprobamos, no sin cierta amargura, el grado de estancamiento en que se encuentra —técnicamente— desde hace años.

Es así como instintivamente estamos sentados frente a la biblioteca, hojeando revistas europeas o estadounidenses, especializadas, por supuesto, en el tema de nuestra inquietud, el automóvil.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Al cabo de un rato, comprendemos que nos ponemos de mal humor al contemplar tanta maravilla, repentinamente hacemos a un lado las revistas, preguntándonos por qué nuestro automovilismo deportivo se ha dejado estar de esta manera.

Hasta hace unos pocos años no más, no podíamos menos que encogernos de hombros, reconociendo que se carecía del material mecánico necesario para llevar a la práctica tantos y tantos proyectos, que lamentablemente no llegaron a pasar del papel.

Las cosas ahora han cambiado mucho con la instalación en el país de poderosas fábricas de automóviles. Al pensar en esto, cambiamos de estado de ánimo, y con entusiasmo, junto a la mesa de dibujo hacemos correr el lápiz sobre el papel, trazando la silueta de un estilizado "turismo de carretera", o un "monoposto", o bien un pequeño y nervioso coche sport.

Concebimos una serie de ideas; sin embargo, nuevamente volveremos a chocar con la realidad.

Pero... ¿está permitido todo esto? De ninguna manera: no hay reglamentos al respecto.

Claro, ¿cómo vamos a meternos en un trabajo de muchas horas de cálculos y dibujos, un montón de horas quitadas al sueño en el taller y unos buenos pesos invertidos en "fierros" —el autor de esta nota tiene su experiencia al respecto— si al final resulta que, en efecto, el país carece de reglamentos progresistas que lo permitan?

Repetimos que, hasta hace relativamente poco tiempo, era insensato hablar así.

Tenemos, sin ir más lejos, el ejemplo de la fórmula 3, de la que se habló mucho pero nada se hizo, cosa que naturalmente se explica por la falta de motores para concretarla.

Un ejemplo más patente e ilustrativo, en que sin duda ha habido falta de precisión, lo tenemos con la creación de la fórmula "Sport Mecánica Nacional 1500 cm³".

¿Qué ocurrió con ella? Sencillamente que al hablarse seriamente de construir diez coches, ni siquiera los importadores de automóviles de esa cilindrada que estaban en el asunto disponían de motores.

El resultado: un soberano fracaso por falta de oportunidad y previsión en la que no debe volver a caerse.

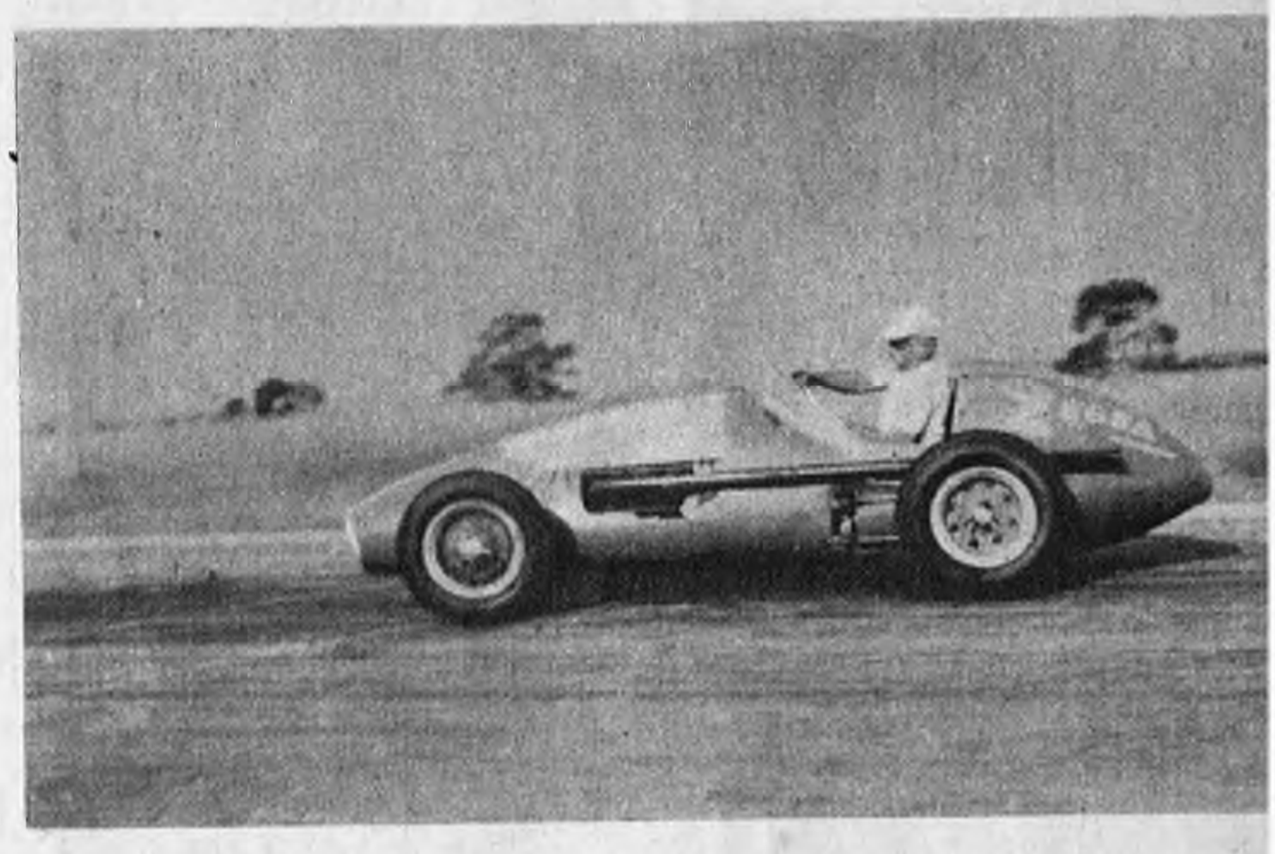
Ahora es el momento en que puede darse un importante paso con proyección al futuro. Tenemos hombres capaces para ello, tanto en lo que se refiere al diseño como a la construcción artesana, o a la conducción de las máquinas.

Sí; ahora es el momento, pero hay que comenzar a trabajar de otra forma, sin egoísmos, construyendo los coches sobre la base de diseños racionalmente concebidos y calculados, evitándose a muchos modestos artesanos el malgastar su dinero trabajando a ojo, lo que puede tener peligrosas consecuencias con la máquina en carrera.

El apoyo comercial solucionará problemas financieros.

Turismo de Carretera: popular, espectacular, caro.

Los motores Corvette... ¿Solución o problema?



Esto quiere decir que debemos trabajar con criterio técnico —el país ahora así lo exige—, y en este importante aspecto deben prestar su apoyo todos aquellos que posean los conocimientos técnicos necesariarios.

En este sentido, PARABRISAS prestará todo el asesoramiento técnico posible —a través de sus páginas— publicando diseños y sugestiones.

Usted, amigo lector, se preguntará: "¿Qué es lo que en nuestro medio puede hacerse?".

Entendemos que mucho, comenzando por el número de fórmulas en vigencia, que deben incrementarse para dar cabida a otras tantas categorías, introduciéndose, asimismo, algunas modificaciones a las existentes.

En nuestra opinión, de acuerdo con las posibilidades que al respecto ofrece la industria nacional, las fórmulas que nuestro automovilismo deportivo reclama son las siguientes:

Turismo de Carretera, Standard, Mecánica Nacional Fuerza Libre, Mecánica Nacional Fuerza Limitada, Mecánica Nacional Fórmula Junior (hasta 1100 cm³), Sport Mecánica Nacional (hasta 750 cm³), Sport Mecánica Nacional (hasta 1100 cm³), Sport Fuerza Libre, Karts.

Cada una de ellas tiene un profundo sentido; no obstante, el cambio no sería definitivo, ya que con dos años de prueba, sería la misma preferencia de preparadores y volantes la que determinaría cuáles serán las fórmulas destinadas a perduras, o bien si subsistirán todas.

En el próximo número trataremos cada una de las fórmulas comentadas con lujo de detalles, ocasión en la que expondremos algunas ideas al respecto.

La ley al volante

PRECAUCIONES PARA EVITARSE UN MAL RATO

Usted, señor, estrenaba, por fin, ese automóvil por el que había suspirado tanto tiempo.

El le permitía ampliar sus actividades de corredor de comercio, ganar tiempo y clientes. Además..., los paseos que realizaría con su familia. Bueno, que el sacrificio hecho para comprarlo —lo había pagado al contado—, se compensaba con esas sonrientes perspectivas.

Todo eso lo iba pensando mientras bajaba de la oficina, jugueteando con "las llaves" —placer adicional nada despreciable de todo automovilista—, y así alegre y satisfecho pisó la vereda, se encaminó hasta el sitio donde "estaba" su coche, miró..., ¡y no había nada!

Primero fue una sonrisa —inconscientemente pensó que se había equivocado de lugar—, pero, en fracción de segundos, se enfrentó con la realidad concreta: su auto había desaparecido. Con la sangre bullendo en sus orejas, no atinó más que a mirar furioso a todos lados. Su cara bastaba para expresar lo que pasaba dentro de usted.

Lo demás fue cosa de rutina, una triste rutina: la denuncia a la policía, la espera desesperanzada, los millares de combinaciones que cruzaban por su cabeza, tratando de hallar el método más apropiado para volver a juntarse con el bien perdido. Fueron veinticuatro horas infernales. Hasta que por fin volvió a brillar el sol. Una comunicación policial le informaba que su auto estaba en determinado lugar y en perfectas condiciones. Usted voló para ver si era cierto. Y así era. Sólo que había una variante en la que no había pensado: su auto no había sido robado. Había sido secuestrado por orden de la justicia.

Usted sabía algo de eso. Una prenda (prenda con registro, para ser más precisos), es un derecho real de garantía. Más claro aún: la prenda es a un automóvil, por ejemplo, lo que una hipoteca es a una casa. Si una casa tiene una hipoteca, aunque usted compre esa casa, la hipoteca sigue existiendo en todo su valor y, además..., usted tiene que pagarla. Con la prenda del automóvil pasa lo mismo.

En resumen, que usted no tiene otro remedio, desde el punto de vista legal, que presentarse ante el juez que ordenó el secuestro (el agente o la comisaría correspondiente al lugar donde se secuestró el coche, le darán el dato) y pagar la deuda que pesaba sobre el coche más los gastos, honorarios e intereses. Sólo así, pagando, —ya sea usted o quien le vendió el automóvil— usted podrá volver a usarlo.

Y ahora, señor, vea qué sencillo hubiera sido evitar toda esa mala sangre, todo ese dinero que tal vez no recupere, y todo ese trámite tan enfadoso.

Las prendas con registro se anotan en una repartición —la Dirección del Registro de Créditos Prendarios—, donde queda consignado en todos sus detalles el automotor que es garantía de un crédito prendario. A este respecto la circular 447 del 28 de marzo de 1951 dice: "La individualización de los bienes prendados se ajustará a las normas vigentes: a) Tratándose de automotores deberá

CONSULTORIO JURIDICO DE PARABRISAS

Pregunta: *Al salir de una fila de coches estacionados, empujé a un vehículo que estaba detrás, y éste —al desplazarse— lastimó a un peatón que cruzaba entre el coche que empujé y otro estacionado detrás de él. ¿Cuál es mi responsabilidad? ¿Los dueños de los otros coches son responsables? —J. D. P.*

Respuesta: En primer lugar, los dueños de los otros automóviles no tienen responsabilidad, ya que ellos no movieron sus rodados, ni éstos se desplazaron por sí solos.

Su responsabilidad es en principio mínima, dado que el peatón cometió una grave imprudencia al cruzar en un lugar que no era la esquina y, principalmente, al hacerlo entre dos coches estacionados; por ello, podemos decir que lo hizo a su propio riesgo y debe él cargar con las consecuencias.

Esto da por supuesto que usted hizo las maniobras en regla y que sólo "empujó" al coche de atrás a fin de tener espacio para salir, y no lo "chocó" por efectos de una maniobra brusca. Al margen de su pregunta, queremos informarle que el Código de Tránsito, manda estacionar dejando un espacio mínimo de 50 cm. entre cada coche, y prohibe expresamente empujar a los coches estacionados, ya sea para ubicarse, o salir de la fila. Suponemos que en su caso, usted fue "encerrado" por los que vinieron a estacionar después de usted. De todas maneras es bueno que conozca los reglamentos.

Pregunta: *Tuve un choque en el camino a Cañuelas, casi al llegar a esa ciudad. Me creo con derecho a reclamar daños, pero me interesa saber dónde debo iniciar el juicio, ya que si fuera en la provincia me ocasionaría molestias. I. G.*

Respuesta: De acuerdo con la modificación que la ley 14237 (art. 4º) introdujo en el Código de Procedimientos, usted podrá demandar en esta Capital, si el dueño del automóvil que lo chocó tiene su domicilio aquí. En caso contrario, tiene que demandar ante el Juzgado que corresponda al domicilio del conductor; el Código de Procedimientos de la Provincia de Buenos Aires no le permite optar por el Juzgado que corresponda al lugar donde ocurrió el hecho.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

especificarse su marca, número de motor, potencia expresada en C. V., modelo - año, tipo de carrocería, número y/o características de la patente respectiva y organismo que la expidió. . ."

Como usted ve, una radiografía completa.

Usted conoce ahora el problema. Cuando compre otro automóvil, tome esta precaución, exija que se le presente un certificado expedido por el Registro de Créditos Prendarios, en el que conste que el vehículo que piensa adquirir —con todas las características citadas en el párrafo anterior— está libre de gravamen prendario.

Allí, en el Registro —Paraguay 1536—, le despacharán con toda diligencia —un par de días— el certificado salvador. Y con él, bajo la almohada, usted puede dormir tranquilo, que ya no habrá secuestros para su flamante adquisición,

En lo que respecta a lo ocurrido, es posible que quien le vendió el coche prendado se decida a afrontar sus obligaciones antes de verse envuelto en una demanda que usted tendrá que plantearle para recuperar lo que en justicia le pertenece. En ese caso, usted habrá recuperado el dinero que tuvo que desembolsar tan injustamente.

En caso contrario, usted tendrá que plantear las acciones correspondientes. Pero esto es otro asunto, y sobre él trataremos en otra oportunidad.

Lo cierto del caso es que, si usted se precave a tiempo, podrá evitarse un mal rato. ✦

La patente del automotor no tiene importancia, y usted deberá asegurarse sobre el domicilio de su antagonista.

Pregunta: *Al transitar por una calle de esta ciudad, por la noche, caí con mi automóvil en un pozo que había abierto Gas del Estado, para colocar una cañería. Como sufrí la rotura de una punta de eje, y el farol que habían colocado para que indicara el obtáculo estaba apagado, deseo saber si puedo recuperar lo que me cuesta el arreglo.*

Respuesta: En principio creemos que tiene derecho a demandar por los daños sufridos, con grandes posibilidades de éxito.

Pero le damos algunos consejos importantes: 1º) Consiga pruebas de que el farol estaba apagado y no pudo ver el pozo; 2º) Cuando le suceda un accidente de ese tipo, trate, aunque sea molesto, de que intervenga la policía para comprobar las circunstancias en que ocurrió el hecho; 3º) Obtenga recibos de todos los gastos que hizo, y que en ellos se detalle el estado en que quedó el coche a causa del accidente y los arreglos que se le hicieron.

FULANA
MENGANO
ZUTANO
toman
CINZANO
NEGRIN

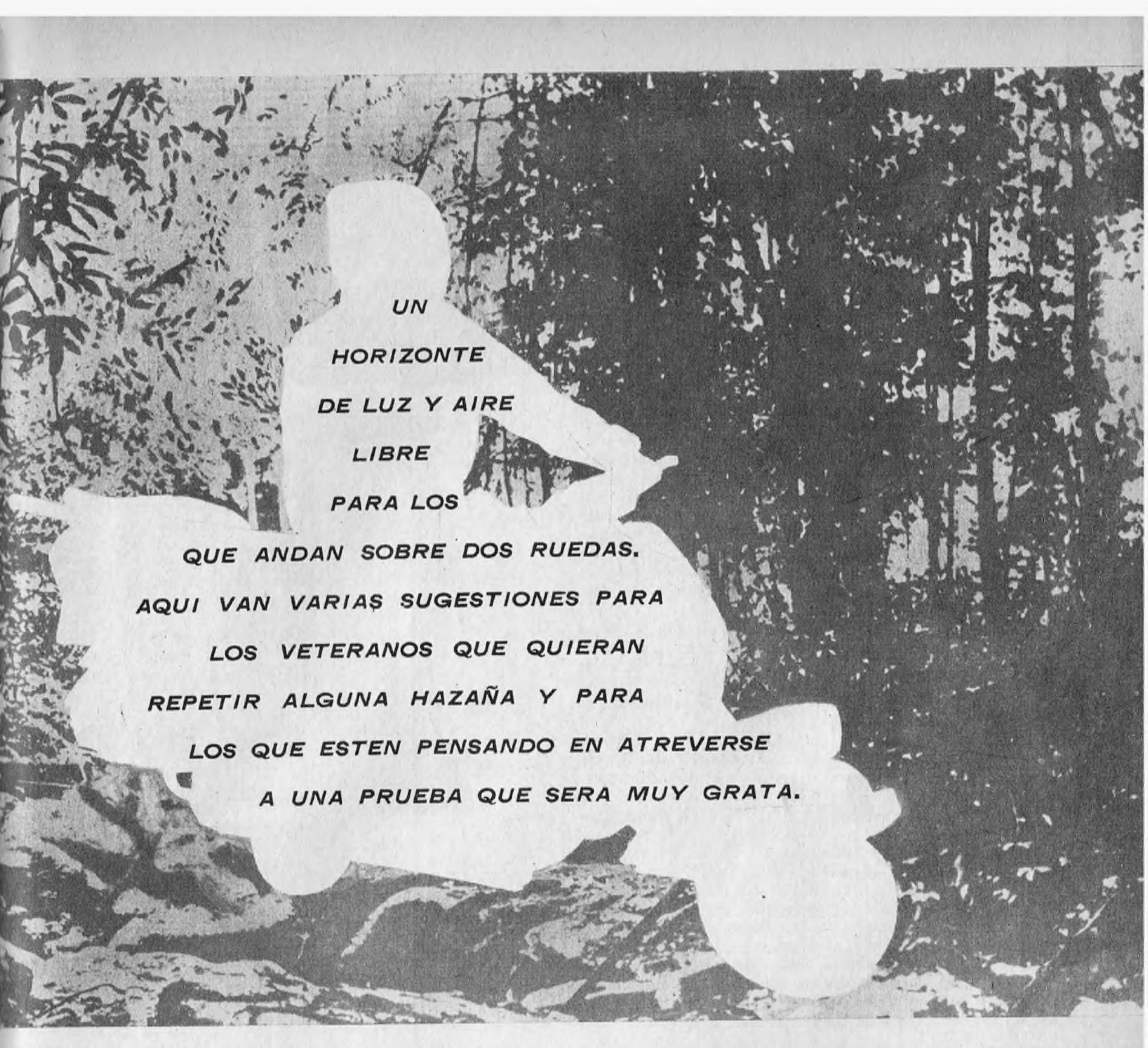
MOTO TURISMO

Por DANTE CRISORIO Y ROBERTO HOSNE

Con frecuencia, oímos a viajeros argentinos exaltar la difusión del mototurismo en otros países, principalmente en Europa. Hasta el presente ese tipo de turismo se conocía entre nosotros más por referencias que por la práctica local. Nuestros primeros entusiastas por el mototurismo actuaron en gran parte como pioneros; tomaban el ejemplo de otros países, difundidos por revistas extranjeras, y salían a hacer esta nueva y cautivante experiencia. Por este motivo se impone un merecido reconocimiento a quienes, librados a su propia iniciativa, efectuaron viajes más "laboriosos" que placenteros, orientados con vagas nociones sobre este tipo de viajes y careciendo de elementos adecuados que recién en estos momentos la industria y el comercio del turismo provee adecuadamente.

Naturalmente, estas experiencias armonizan con los rasgos psicológicos del motociclista; piloto hecho a pruebas muy distintas de las de otros conductores de vehículos. Mientras una carrocería oficia para los automovilistas como casco protector, el motociclista

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



tiene a su alrededor el vacío; su diálogo con el aire, el sol y la brisa es permanente. La velocidad no es sólo para él el raudo desplazamiento con su nota de excitación, sino también el contacto directo con los ramalazos del viento. Lo siente todo en él; sabe que la máquina que conduce está sometida a su total arbitrio, conoce sus secretos y, de alguna manera, la puede calificar de dócil.

Quizá esto nos explique el fervor típico de todo motociclista por exaltar su máquina, e incluso lo que sobre ella hace y ve. El turismo es, por sus propias características, la actividad que más lo atrae. Esparcimiento y distancia sintetizan los rasgos sobresalientes del espíritu del motociclista. ¿Acaso se puede sustraer alguien al placer de partir una madrugada con un amigo, un hermano, un hijo, la esposa o la novia, llevando en el portaequipaje los seductores enseres del mototurista, rumbo al mar, las sierras o la llanura?

Alguien que haya hablado con un mototurista en la ruta, mientras se dirige a su lugar elegido, puede advertir la satisfacción que lo embarga. Tiene sus rasgos definidos, es muy difícil que no revele siempre un pensamiento concentrado, una preocupación, que, sin embargo, no altera su cordialidad y buen humor.

La explicación es sencilla: mientras viaja piensa en "cómo" dispondrá la carpa y repasa uno a uno los detalles que implica el montaje del pequeño campamento. Esto, evidentemente, es un placer profundo. Luego de un año en la ciudad este viaje supone un reencuentro con la naturaleza. Es imposible negarse a pregustar de antemano los goces que nos permite experimentar la vida del mototurista.

Naturalmente, todas las actividades del hombre exigen una norma, requieren una técnica. Por esta causa los motociclistas argentinos saben admirar en Europa la alta evolución alcanzada por sus mototuristas. Y esto, nos permite anticipar que la vanguardia de mototuristas argentinos ha aplicado aquí, con dedicación y empeño, los ejemplos más edificantes sobre el particular. Ahora, aguarda una legión interminable de motociclistas para incorporarse al mototurismo; cada año que pasa hay más adeptos a esta práctica y es claro que año tras año se ampliarán las experiencias y los conocimientos en proporción con la mayor cantidad de mototuristas.

Desde luego, las razones para este incremento son decisivas. El turismo motociclístico, aparte los atractivos que encierra, es

económico y fácil de resolver. Los implementos que requiere son duraderos y en conjunto, adquirirlos, no exige una gran suma. Además se pueden ir reuniendo paulatinamente. Huelga admitir que hasta el presente esta actividad estuvo un tanto huérfana de difusión y sus cultores carecen en general de las instrucciones necesarias.

PARABRISAS es sensible a esta necesidad y, por tal motivo, incorpora a sus páginas esta anhelada sección. "Equipar" al mototurista es una labor tan grata como amplia y, justo es decirlo, no carece de atractivos. Sobre todo, porque en el país este género de turismo es casi inaugural y sus perspectivas son ilimitadas.

MAQUINAS, ITINERARIOS Y SALIDAS

Las características de nuestro país; caminos, alojamientos, centros de turismo, impiden que se apliquen experiencias ajenas sin previa adaptación. Es oportuno recordar aquí una reflexión de un mototurista del Club Porteño: "Leía una y varias veces cualquier información mototurística en cualquier revista extranjera. Lo hacía con pasión y trataba de trasladar la experiencia adquirida a mis salidas, pero después advertí que no siempre daban resultado. Aquí las condiciones son diferentes y por lo tanto cualquier cosa que se diga debe corresponder a nuestras condiciones. No desechar nada de "afuera" —agregaba— pero resolver aquí las cosas de "adentro". Esta comprensión es la que permite que esta actividad se difunda más entre nosotros y, particularmente, elimina problemas al mototurista y estimula su vocación.

Los viajes, la mayor o menor distancia a recorrer, están, naturalmente, en relación con las máquinas. Pero cualquier máquina superior a los 125 cc. puede afrontar airosa los viajes largos. Hay quienes han "ido lejos" con máquinas de 100 cc. (incluso 75) moderando la marcha, dispuestos a utilizar más tiempo en el trayecto y tomando los recaudos del caso. Está visto que todo se puede hacer con un previo análisis de las posibilidades. Conviene destacar que el mototurismo no es "raidismo" y que su práctica entra, para tranquilidad y seguridad de quien lo cultive, dentro de un cómodo estilo.

Las experiencias indican toda ciudad de nuestro país (Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mar del Plata, Mendoza, Bahía Blanca, Santa Fe, Paraná, etc.) posibilita el tipo de viaje más frecuente: el de fin de semana. En la provincia de Buenos Aires, por ejemplo, partiendo desde Capital Federal, Mar del Plata, Bahía Blanca y muchas otras ciudades es fácil alcanzar los más bellos parajes de nuestra llanura, o a las sierras (Tandil, Sierra de la Ventana, etc.) y el mar (toda la línea costera desde San Clemente hasta Monte Hermoso) y también los diversos ríos (especialmente el Paraná desde Escobar hasta Villa Constitución incluyendo los atrayentes balnearios de San Pedro, Arrecifes, etc.) y lagos y lagunas (Chascomús, Las Flores, etc.). Los más diversos paisajes se ofrecen al mototurista desde las principales ciudades del país para que, mediante breves salidas, entre en contacto con exhuberantes y seductores parajes. El descanso y la contemplación no requiere, entonces, largas travesías, salvo que se quiera hacer una gira disponiendo de los días necesarios.

A la izquierda, carga Igloo, neumática, que se infla con 60 ó 70 golpes de inflador, en cada uno de sus dos nervios. A la derecha, carpa y sobrecarpa. Esta última protege de la lluvia y el sol.

Los viajes dependen del tiempo disponible y los fines de semana por breves que fueren, no carecen de abundantes atractivos. Generalmente no exceden los 150 kilómetros, empleándose un término medio de 4 horas de viaje y también menos. Estas salidas se hacen desde el viernes por la tarde para regresar el domingo al anochecer.

No son pocos los mototuristas que luego del viaje hacen una "normal" vida de hotel, aunque últimamente es acentuada la tendencia a prescindir de la "civilización" apelando a las carpas (que las hay de todos los gustos y para todas las necesidades) y a la fascinante vida de campamento. Pero también prestan un gran servicio los clubes o instituciones facilitando sus instalaciones. Aquí entran a resolver las preferencias de cada mototurista sin excluirse ninguna de las distintas posibilidades.

LO NECESARIO PARA SALIR DE VIAJE

Nadie que conozca la evolución alcanzada por los utensilios e implementos del mototurista puede dejar de expresar su admira-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ción. Se puede afirmar sin vacilaciones que si un mototurista desea hacer un viaje, corto o largo, que dure 3 días o un mes, puede llevar consigo todo lo necesario sin mayor peso o incomodidad. Estas indicaciones (que pueden ser ya sabidas para algunos) son el fruto de preciosas experiencias y por tales más eficaces aún. Los viajes imponen la necesidad de que el mototurista tenga siempre consigo los documentos personales; registro de conductor y recibo de patente. Además es aconsejable que lleve consigo ropas prácticas, fácilmente lavables y de rápido secado. Esto le permite llevar menos prendas y a veces "bombear" menos agua. Otro elemento imprescindible son las antiparras.

En cuanto al campamento, comencemos por decir que éste depende de la cantidad de gente que forme el grupo. Las carpas alojan desde 2 a más personas, son cómodas para llevar y no ocupan un lugar significante en el equipaje.

Para cualquier viaje el portaequipaje es el corriente. Las motonetas llevan además la guantera "King Kong" y las motos los clásicos bolsones laterales.

Otro elemento útil es la pala pontonera chica, necesaria para cavar una zanja alrededor de la carpa por si hay lluvia y evitar que se humedezca el piso. Además la pala pontonera es útil para otros servicios: cavar el pozo donde se deposita el calentador o quitar algunas hierbas.

Dos elementos que el mototurista lamentará mucho olvidarlos: el hormiguicida (con el cual espolvorea el sitio donde se levantará la carpa) y el insecticida para los mosquitos.

En lo que respecta a la bolsa de dormir hay quienes prefieren emplearlas solamente cuando hace mucho frío. Pero otros entendiendo que no ocupa mucho espacio optan por llevarla siempre consigo, ya que generalmente son frescas las noches pasadas a campo raso, en las sierras o junto al mar. De no ser necesario usarlas sirven como mullidos colchones, aunque para dormir cómodamente en carpa están los catres practicables que se arman con tubos de aluminio y desarmados ocupan un ínfimo lugar. Otro tanto puede decirse de la manta para cubrirse. De todos modos es aconsejable para quien lleve bolsa de dormir que no estrene a ésta en el campamento, sino que previamente se habitúe a ella en su propia casa o en viajes cortos. Con dos o tres "puestas" puede familiarizarse cómodamente.

Los enseres de cocina ofrecen menos problemas aún. El calentador es desarmable y el alcohol puede llevarse en latitas de 100 gramos solidificado, para evitar derrames. La batería es especial y consta de 3 cacerolas y 3 jarros. Las tapas de las cacerolas sirven como platos y si se les colocan asas de las que van provistas se transforman en sartenes. Otro procedimiento similar permite a uno de los 3 jarros convertirse en cucharón.

Entre los diversos elementos es necesario llevar: aguja, hilo y piolín; un pequeño farol a kerosene; una linterna; cubiertos; cuchillo de monte; sacacorchos y alcohol, algodón, curitas y vendas. Es imprescindible una soga para atarla entre dos árboles (anudándolas sobre trapos impregnados en kerosene que evitan el acercamiento de las hormigas) y colgar de ella dos o tres bolsas de red, que se llevarán al efecto, para depositar los alimentos frescos. En materia de alimentos la variedad de sopas y comidas preparadas que ya se emplean en el hogar nos exime de enumerarlas para estos viajes, tan necesarias por la comodidad que prestan.

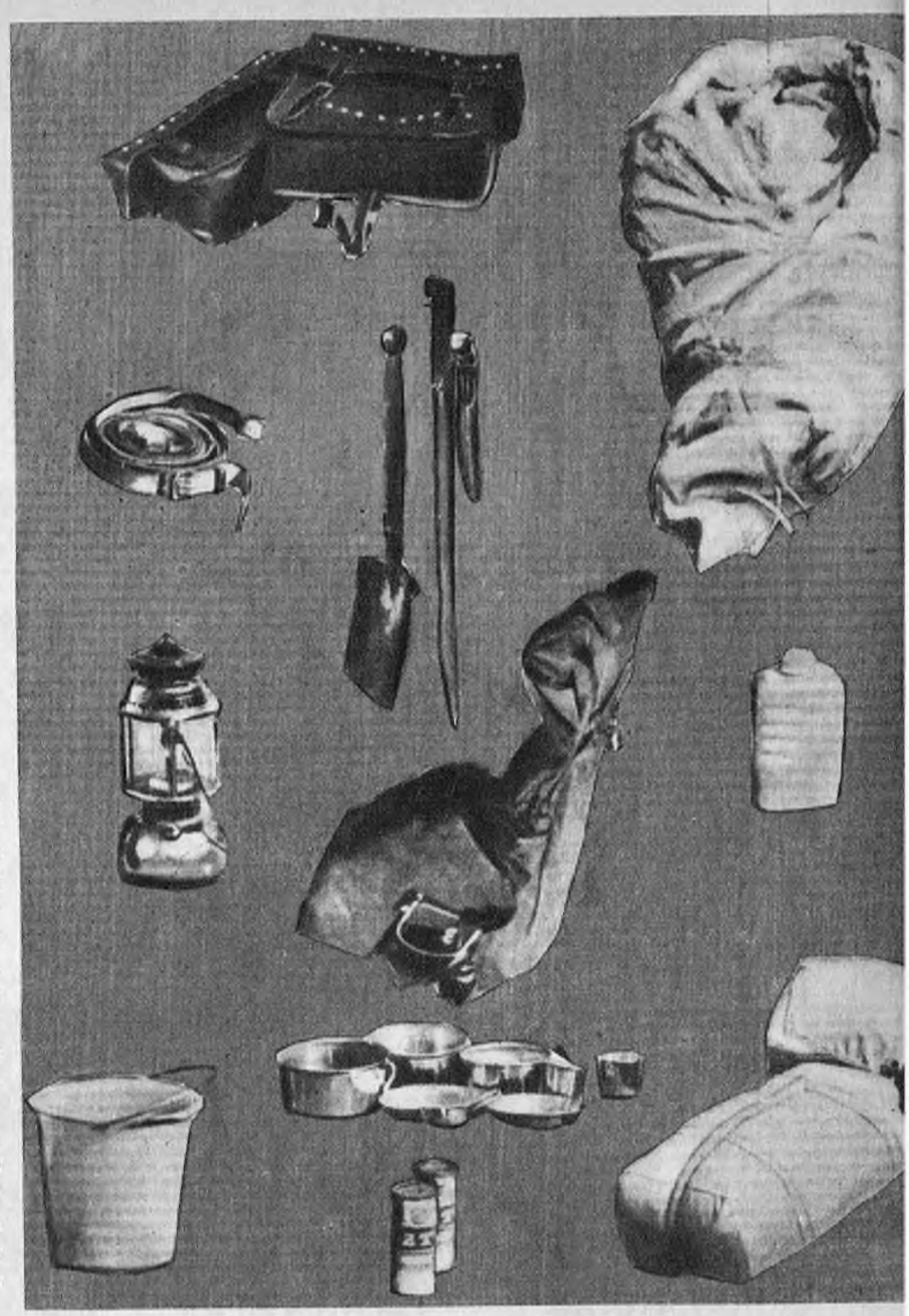
Para viajes largos (y quien lo prefiera para los cortos) es valiosa la bolsa marinera y un balde de material plástico de 5 litros que se coloca en el fondo de aquélla. Dentro del balde pueden ir los elementos de cocina y en conjunto, dentro de la bolsa, casi todo el equipaje.

Otro servicio de gran utilidad lo presta una lona que puede ser de 2 por 3 mts. o más y que fijada a los árboles puede servir como "techo" del campamento.

Naturalmente la vida de campamento impone un grato estilo de sobriedad en lo que a comidas y bebidas respecta, lo cual es necesario respetar para evitarse incomodidades. Pero, como refieren algunos mototuristas, el orden se establece solo, en concordancia con la naturaleza que nos rodea cuyas leyes se nos imponen gratamente.

RIGUROSA FILA INDIA

El comportamiento del mototurista en la ruta no debe estar librada a la impulsividad ni deben "filtrarse" malas prácticas



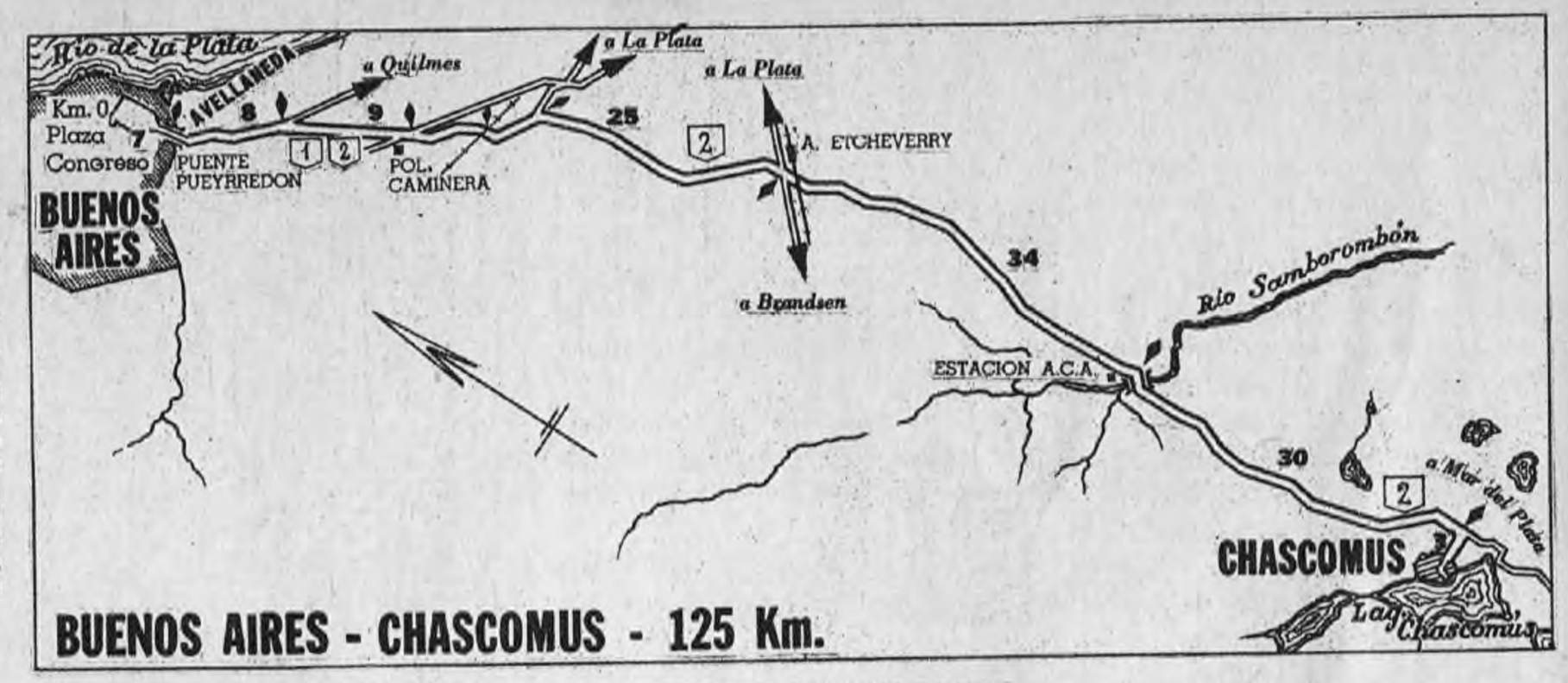
EQUIPO DEL MOTOTURISTA. — Portaequipaje corriente de moto o motoneta: correa para sostener los bultos; latas de lubricante de ¼ litro: bolsa de dormir; botellón plástico para agua; farol a kerosene; ollas; jarros; carga plegada en su bolsa; catre plegado; pala pontonera; machete; cuchillo de monte; bolsa marinera de loneta y balde plástico de cinco litros.

que suelen observarse en la ciudad. Téngase en cuenta que este es un viaje "sin apuro", estrictamente de placer y que no hay razones para exponerse. La marcha sobre la ruta (en caso de ir dos o más máquinas) es conveniente efectuarlas en fila india y a discreta velocidad. No es necesario abordar ciertos temas en la ruta y acercar peligrosamente las máquinas. Están los descansos periódicos en el camino para ello. Además un conductor discreto es inmediatamente ubicado y tanto camioneros como automovilistas se sienten inclinados a comportarse con corrección. Conservar la derecha aquí es un problema de concreta seguridad personal.

NOCIONES TECNICAS PARA EL MOTOTURISTA

Hemos dicho, al ocuparnos de las posibilidades del mototurismo, que todos los lugares de turismo son alcanzables con la motoneta y la motocicleta. Por ello, estas nociones técnicas para el mototurista, cobran significación. Si bien es cierto que los que ya gozan de los grandes beneficios de este grato tipo de turismo han de conocer la mayor parte de las cosas que aquí decimos, pensamos que, los que aún no han efectuado su propia experiencia obtendrán beneficios. Por otra parte, en un breve resumen, siempre tendrán a mano un material de consulta, compues-

BUENOS AIRES - CHASCOMUS. — Una visita a la ciudad de Chascomús es un paseo de indudable interés para el viajero y en especial para aquél que al mismo tiempo es aficionado a la pesca deportiva. Además de la laguna, de gran extensión y riqueza íctica, puede visitarse la Estación Hidrobiológica y el Museo Pampeano en el Parque los Libres del Sur. El itinerario más conveniente, partiendo de Plaza del Congreso, es adoptando la calle Presidente Luis Sáenz Peña hasta Garay, por ésta hasta Lima. Luego de recorrer General Hornos, continuación de la anterior, debe doblarse en Caseros a la izquierda, la que se transita una cuadra para adoptar a la derecha, Montes de Oca, la que debe seguirse hasta la intersección con Osvaldo Cruz. Continuando a la derecha hasta Vieytes, se prosigue luego a la izquierda, cruzando finalmente el Riachuelo por el puente Pueyrredón. La avenida Mitre en Avellaneda conecta ya directamente con la Ruta Nacional Nº 2, que nos llevará hasta Chascomús.



BUENOS AIRES - RIO PARANA DE LAS PALMAS. — Con un corto recorrido de 73 km. y un itinerario por demás agradable se puede llegar hasta las márgenes del Río Paraná de las Palmas, en donde encontrará un lugar apropiado para acampar y pasar un día de solaz y esparcimiento. Siendo el punto de partida Plaza del Congreso, puede adoptarse la avenida Callao hasta avenida Libertador General San Martín, por donde debe continuarse. Más adelante se adopta, a la derecha, la avenida Presidente Figueroa Alcorta hasta el Tiro Federal, donde debe doblarse a la izquierda por la avenida G. Udaondo hasta tomar nuevamente la avenida Libertador General San Martín y continuar por ésta hasta San Fernando, ya sobre la Ruta Nacional Nº 195, que se le conoce también por el "camino del bajo". Otra salida directa es avenida Callao hasta Santa Fe, para continuar por Cabildo, cruzando la avenida General Paz. La continuación de Cabildo en la provincia lleva el nombre de Maipú primero, luego Santa Fe, y más adelante Centenario.

Especificaciones de la cartografía presentada en estas páginas: Los números entre asteriscos indican el kilometraje parcial de los tramos que, sumados, dan el kilometraje total del recorrido. El pentágono irregular identifica la ruta nacional y el número dentro del mismo es el que le corresponde dentro de la red de carreteras.

Estos mapas ilustran dos rutas de fácil acceso para los mototuristas. En próximos números, PARABRISAS continuará con útiles y prácticas sugerencias para los viajeros en dos ruedas.

to a base de experiencia de técnicos y excursionistas que han colaborado muy gentilmente con PARABRISAS.

REVISION GENERAL DE LA MAQUINA

Téngase en cuenta que, cuanto más larga es la excursión, mayores serán las diferencias con la marcha habitual en su propia ciudad. No es lo mismo circular dentro de una población que atravesar largas rutas, donde puede encontrarse con distancias apreciables hasta el próximo taller o estación de servicio. Por ello, se impone revisar concienzudamente la máquina, siguiendo estos sencillos consejos.

MOTOR: DESCARBONIZAR

Cada 3.000 a 5.000 kms. deben descarbonizarse el cilindro y el pistón; convendrá tener en cuenta las indicaciones que cada marca hace para el mejor cuidado de la máquina. Los motores de dos tiempos deben observar bien esta recomendación, con lo que evitarán empastado de bujías. La mayor velocidad de marcha y el mayor kilometraje recorrido por día son razones suficientes para cuidar una buena limpieza.

ENCENDIDO - BUJIAS - PLATINOS

El sistema de encendido debe hallarse a punto; ello evitará recalentamientos peligrosos y un mejor rendimiento de la máquina. Verificar la luz en el platino y en la bujía; de hallarse en mal estado deberán cambiarse. Importante: Lleve dos bujías limpias de repuesto; un juego de platinos, una bobina y un condensador. Ocupan muy poco lugar pero prestarán —sin duda—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El vehículo de dos ruedas descansa a un costado de las fatigas de la marcha. Ya preparado el campamento, los viajeros se disponen al primer refrigerio.

un gran servicio en el momento oportuno. Quien desee mayor seguridad para el viaje, agregue un juego de cables completos de todo el sistema eléctrico.

LUCES

Las luces tienen importancia fundamental para la marcha nocturna. Revisar la instalación y comprobar que haya buenos contactos. No se exponga a multas. Conviene instalar un buscahuellas. Agregue dos lamparitas para los faros delantero y trasero.

CARBURACION

Limpie y ajuste el carburador; la correcta alimentación de la cámara de combustión evitará molestias. Filtro de aire limpio.

SUSPENSION - MOTONETAS

Conviene verificar si en la suspensión delantera no hay resortes rotos, para reemplazarlos. En cuanto a la trasera, si la barra de torsión ha cedido, deberá cargársela. Para el caso de mototurismo por sierras o montañas, convendrá equipar la motoneta con doble suspensión delantera.

SUSPENSION - MOTOCICLETAS

Revisión completa; engrase correcto; resortes y retenes sanos. Revisar amortiguadores hidráulicos traseros.

LUBRICACION

Use aceite de la densidad indicada para su máquina, tanto para la mezcla en los casos de motores de 2 tiempos, como para el resto del motor. Verifique el nivel de la caja de velocidad, reponiendo o cambiando el aceite cuando se halle cerca del kilometraje establecido para el cambio. Tenga en cuenta el kilometraje que piensa cubrir. Lleve dos latitas de aceite de ¼ litro para la mezcla; puede ser que, en determinado momento, no halle donde proveerse del aceite indicado para su motor.

ENGRASE

General de toda máquina. Conviene no olvidarse de ejes, suspensiones, barras de torsión; constate si hay suficiente grasa en la caja del comando de cambio de velocidades. Engrasa manoplas y ejes de frenos. Ponga aceite liviano de uso casero en todos los cables de comando.

FRENOS

Campanas y zapatas han de ser cuidadosamente revisadas, limpiarlas bien, cuidando de no dejar vestigios de grasa. Si la grasa afluyese por algún sitio cercano a las zapatas deberán reemplazarse los retenes del eje. Verificar el ajuste correcto.

CUBIERTAS

Las cubiertas deberán tener suficiente dibujo (poco gastadas) y no tener manchones ni cortes. En la motoneta llevar rueda de auxilio. En la motocicleta llevar cámara de repuesto, parches, prensa parches, solución, palancas para extracción de cubierta, inflador. Medidor de presión; esta será la indicada por los fabricantes.

ASIENTOS

Cuide que se hallen en buen estado, sin resortes flojos o rotos. Sentado naturalmente, como si condujera, no deberá necesitar de manos ni pies para mantenerse sin correrse sobre el mismo. La posición, al colocar las manos en el manubrio, debe ser descansada y sin presiones. Lo mismo, al posar los pies en el suelo. Cuide que el asiento trasero se halle horizontal con el delantero.

TRANSMISION

Revisar cardan o cadena; en la motocicleta, cuide que no haya eslabones rígidos u oxidados; cada 3.000 kms. deberá normalmente revisarla para evitar verse con problemas; mucho más para mototurismo. Luego de lavarla bien con kerosene, introdúzcala en grasa caliente; déjela enfriar, colóquela y cuide de que la horquilla de seguridad quede hacia afuera, indicando con el extremo cerrado la dirección del movimento.

ESPEJOS - ANTIPARRAS - VARIOS

El espejo retroscópico no sólo es exigido por las reglamentaciones de tránsito, sino que es útil para conducir. Limpiarlo.

Las antiparras son muy necesarias contra el polvo y los insectos que, a veces, chocan con gran fuerza, ocasionando lesiones en los ojos.

Conviene colocar en la parte trasera cinta luminosa o refractores de luz, de color rojo.

HERRAMIENTAS

Cuide que el equipo de fábrica se halle completo. Para excursiones largas conviene agregar un extractor de volante y otro para maza trasera (para motonetistas); llaves de tubo y fijas, pinzas, destornillador.

Una soga, que sirve para remolcar a la máquina que defeccione; para el armado de la carpa, para colgar los alimentos, etc.

REGULARIDAD EN LA MARCHA

Finalmente un párrafo dedicado a la marcha.

No corra a más de 50/60 kph. Guíe con el cuidado de costumbre, procurando hacerlo con la mente fresca y limpia de toda otra preocupación que no sea la de llevar una marcha acorde con el perfecto funcionamiento de su máquina.

Elimine el sueño y la fatiga. En una palabra, una buena conducción es parte de toda una técnica, y el mototurista es la pieza clave de esta extraordinaria y fácil aventura del turismo en dos ruedas.

CARACTERISTISCAS TECNICAS DE LOS AUTOMOVILES ARGENTINOS

En su primer número, PARABRISAS hizo la gran presentación de los automóviles de fabricación nacional. Continuando con esa orientación redaccional, en sus números siguientes dio amplias y documentadas informaciones sobre los coches expuestos en los recientes salones internacionales del automóvil. El sistema de agrupar la información técnica en planillas cuyo fácil acceso permita la confrontación que desean hacer los numerosos aficionados a estas cuestiones, fue muy bien recibido por los lectores que, en cantidad notable, expresaron

		BERGANTIN	BORGWARD	CARABELA	CITROEN 2CV	DE CARLO 700	DE CARLO 600	DI TELLA 1500
MOTOR	UBICACION	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Delantera
	TRACCION	Trasera	Trasera	Trasera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera
	CICLO, Nº y DISP. CILINDROS	4T - 4L	4T - 4L	4T - 6L	4T - 2H	4T - 2H	4T - 2H	4T - 4L
	DIAMETRO (mm.)	84,138	75	84,138	66	78	74	72,025
	CARRERA (mm.)	111,125	84,5	111,125	62	73	68	88,9
	CILINDRADA	2480	1493	3707	425	697	585	1489
	COMPRESION	6,86:1	7 : 1	6,86 : 1	7 : 1	7 : 1	6,8 : 1	7,2 : 1
	HP. A RPM. DIN SDE.	76,6/3.600	60/4.100	115/3.800	12/3.500	35/5.000	23/4.000	55/4.350
	REFRIGERACION	Agua	Agua	Agua	Aire	Aire	Aire	Agua
	SISTEMA DE ENCENDIDO	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería
	BATERIA } TENSION	12 Volts	6 Volts	6 Volts	6 Volts	12 Volts	12 Volts	12 Volts
	BATERIA } CAPACIDAD	55 A/hora	85 A/hora	90 A/hora	50 A/hora	24 A/hora	31 A/hora	57 A/hora
	NUM. DE MARCHAS ADELANTE	3	4	3	4	4	4	4
	SINCRONIZACION	2-3	1-2-3-4	2-3	2-3-4	1-2-3-4	1-2-3-4	2-3-4
CHAS. CARROC. PORT. DIMENSIONES	CHASSIS O CARR. PORTANTE	C. Port.	A Port.	Chassis	C. Port.	C. Port.	Chassis	C. Port.
	SUSP. DELANTERA	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.
	SUSP. TRASERA	Eje rig.	Indep.	Eje rig.	Indep.	Indep.	Indep.	Eje rig.
	DIST. ENTRE EJES (mm.)	2626	2600	3010	2400	2120	1700	2520
	TROCHA DELANTERA (mm.)	1338	1346	1475	1370	1265	1220	1241
	TROCHA TRASERA (mm.)	1338	1370	1495	1370	1200	1225	1267
	ALTO MAXIMO (mm.)	1510	1630	1550	1600	1340	1370	1520
	ANCHO MAXIMO (mm.)	1600	1700	1900	1420	1480	1400	1620
	LARGO MAXIMO (mm.)	4440	4390	5470	3780	3540	3400	4520
	PUERTAS	4	4	4	4	2	2	4
	CAPACIDAD	5-6	5-6	6	5	4	4	5-6
	RODADO	590x15	590x13	710x15	125x400	520x12	520x10	590x14
	PESO TOTAL VACIO (kg.)	1270	1050	1638	490	630	515	1090
	CAP. TANQUE DE NAFTA (lts.)	45	48	65	20	33	23	46
PERFOR-MANCE	CONSUMO KM x LITRO	8,3	11	7	20	16,6	18	11
	VELOCIDAD MAXIMA KPH.	140	137	140	95	125	100	125
	DIAMETRO DE GIRO (mts.)	11	11	11,50	10,50	9,25	8	11,43
	AUTONOMIA (km.)	374	528	455	400	548	414	506
	PRECIO (M$N.)	324.000	485.000	450.800	248.000	257.000	248.000	388.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

su beneplácito por la aparición de esas informaciones.

Atendiendo a los numerosos pedidos formulados, completamos ahora nuestra labor informativa, presentando en estas páginas una descripción exhastiva de las características técnicas de los coches de fabricación nacional, en forma tal que permite al lector interesado hacer cómodamente las comparaciones que luego le permitirán abrir juicio sobre cada una de las marcas que se le ofrecen en el mercado interno.

Es nuestra opinión que cuanto mayor sea la información de que disponga el usario, más eficiente será su orientación y, consiguientemente, la industria toda se verá beneficiada por la presencia de un público automovilísticamente culto, que dará a la plaza normas racionales y estables, las mejores para un desenvolvimiento normal de sus importantes actividades económicas.

Oportunamente, y a medida que las necesidades del público lo reguieran, PARABRISAS continuará ofreciendo estos servicios técnicos, agrupando en cada caso los automotores por analogías razonables, tendiendo siempre a facilitar el análisis de los aficionados.

DKW AUTO UNION	HANSA 1100	FIAT 1100	FIAT 600	GRACIELA	ISARD R.T. 700	NSU PRINZ	PEUGEOT	RENAULT DAUPHINE
Delantera	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera	Trasera
Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera
2T - 3L	4T - 4H	4T - 4L	4T - 4L	2T - 3L	4T - 2H	4T - 2L	4T - 4L	4T - 4L
74	74	68	60	70	78	75	80	58
76	64	75	56	78	72	66	73	80
980	1094	1089	633	900	688	583	1468	845
7,25 : 1	7,3 : 1	7 : 1	7,5 : 1	6,8 : 1	7,2 : 1	7,2 : 1	7 : 1	7,2 : 1
50/4.500	50/5.000	43/4.800	24/4.600	37/4.000	30/4.900	34/5.500	65/4.800	31/4.250
Agua	Agua	Agua	Agua	Agua	Aire	Aire	Agua	Agua
Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería	Batería
6 Volts	12 Volts	12 Volts	12 Volts	6 Volts	12 Volts	12 Volts	12 Volts	6 Volts
50 A/hora	90 A/hora	32 A/hora	32 A/hora	90 A/hora	32 A/hora	24 A/hora	58 A/hora	75/90 A/hora
4	4	4	4	4	4	4	4	3
2-3-4	1-2-3-4	2-3-4	3-4	2-3-4	2-3-4	—	1-2-3-4	2-3
Chassis	Chassis	C. Port.	C. Port.	Chassis	C. Port.	C. Port.	C. Port.	C. Port.
Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.
Eje ríg.	Eje ríg.	Eje ríg.	Indep.	Indep.	Indep.	Indep.	Eje. ríg	Indep.
2450	2270	2340	2000	2400	2000	2000	2660	2270
1295	1270	1232	1150	1200	1200	1195	1340	1250
1350	1270	1215	1160	1496	1170	1195	1320	1220
1488	1450	1450	1405	1450	1370	1350	1570	1440
1695	1630	1490	1380	1600	1470	1420	1670	1520
4325	4900	3960	3380	4290	3420	3750	4470	3950
4	2	4	2	2	2	2	4	4
5	5	5	4	5	4	4	5	5
560x15	560x13	520x14	520x12	550x16	520x12	440x12	165x380	135x380
905	920	900	600	900	640	470	1070	630
45	45	38	27	35	40	25	50	32
12,5	12	10	17,5	10	17,2	20	10	16,6
130	135	130	95	110	110	120	140	115
11,75	10,70	10,60	6,50	—	6,54	8,60	9,50	9,10
562	540	380	475	350	688	500	500	531
358.000	390.000	350.000	239.000	265.000	269.000	247.000	495.000	324.000

LOS PRECIOS EN EL SALON...

512	553	Dodge	Dart Pioneer	Sedan 4 p.	930.000	1.550.000
513	9	Abarth Cisitalia	2200	Cupé Sedan	480.000	1.380.000
514	438	Rambler	American Super	Rural 2 p.	318.000	760.000
515	542	Valiant	V-200	Rural	450.000	895.000
516	439	Rambler	American de Luxe	Sedan 2 p.	390.000	710.000
517	547	Dodge	Polara	Sedan 2 p.	990.000	1.600.000
518	544	Valiant	V-200	Sedan 4 p.	480.000	950.000
519		Rambler			408.000	950.000
520	21	Alfa Romeo	Altra Luce	Carr. Betone	780.000	1.350.000
521	557	Rambler	Classic V8 Super	Rural 3 as.	378.000	900.000
522	552	Dodge	Dart Phoenix	Sedan 4 p.	930.000	1.570.000
523	541	Valiant	V-100	Sedan 4 p.	480.000	915.000
524	437	Rambler	American de Luxe	Rural 2 p.	330.000	765.000
525	558	Simca-Ariane	Taxi	Sedan 4 p.	360.000	650.000
526	200	Ford	Econoline	Rural 2 p.	480.000	740.000
527	308	Lancia	Appia	Conv.	480.000	1.160.000
528	87	Cadillac	6700	Sedan 4 p.	1.320.000	3.350.000
529	37	Ambassador	Super V8	Rural 2 p.	390.000	1.160.000
530	559	Mercury	Meteor 600	Fordor Sed.	1.080.000	1.850.000
531	560	Alfa Romeo	Giulietta	Sprint C.	570.000	1.040.000
532	545	Valiant	100	Sedan 2 p.	420.000	930.000
533	433	Rambler	American de Luxe	Sedan 2 p.	360.000	680.000
534	561	Ford	Fordor Country	Rural	990.000	1.200.000
535	562	Alfa Romeo	Giulietta	Sprint C.	570.000	1.060.000
536	435	Rambler	American Custom	Sedan 2 p.	360.000	690.000
537	563	Ford	Fordor	Sedan	1.080.000	2.000.000
538	564	Alfa Romeo	Giulietta	Sprint C.	570.000	1.230.000
539	436	Rambler	American Custom	Rural 2 p.	360.000	700.000
540	565	Ford	Fairlane Fordor	Sedan	990.000	1.720.000
541	566	Alfa Romeo	Giulieta	Sprint R.	570.000	1.110.000
542	440	Rambler	American Super	Sedan 2 p.	360.000	695.000
543	567	Ford	Fordor	Custom Rural	990.000	1.370.000
544	568	Alfa Romeo	Giulietta	Sprint R.	570.000	1.160.000
545	442	Rambler	American de Luxe	Rural 2 p.	330.000	70.000
546	569	Ford	Fairlane	Fordor Sedan	990.000	1.600.000
547	570	Alfa Romeo	2000	Sedan 4 p.	540.000	1.300.000
548	451	Rambler	Classic 6 Super	Rural	390.000	800.000
549	571	Mercury	Meteor	Ford Sedan	1.080.000	1.750.000
550	572	Alfa Romeo	Giulietta	Sedan 4 p.	510.000	1.005.000
551	573	Ford	Galaxie	Tudor Vicf	990.000	1.750.000
552	574	Mercury	Meteor	Tudor Vict.	1.080.000	1.800.000
553	575	Alfa Romeo	Giulietta	Sedan 4 p.	480.000	865.000
554	576	Alfa Romeo	2000	Roadster 2p.	540.000	1.510.000
555	577	Ford	Fordor	Rural	990.000	1.180.000
556	578	Ford	Falcon	Fordor Sed.	480.000	980.000
557	579	Mercury	Meteor 600	Sedan	1.080.000	1.750.000
558	580	Ford	Galaxie	Tudor Vict.	990.000	1.470.000
559	581	Comet	Tudor	Sedan	480.000	1.230.000
560	582	Mercury	Meteor 800	Tudor Vict.	1.080.000	1.720.000
561	583	Ford	Falcon	Fordor Sed.	480.000	1.230.000
562	584	Ford	Meteor 600	Tudor Sed.	1.080.000	1.740.000
563	585	Ford	Galaxie	Fordor Vict.	990.000	1.720.000
564	586	Ford	Galaxie	Fordor Sed.	990.000	1.820.000
565	587	Ford	Galaxie	Tudor Star	990.000	1.690.000
566	453	Rambler	Classic V8 Super	Sedan 4 p.	408.000	950.000
567	434	Rambler	American Super	Sedan 4 p.	360.000	720.000
568	443	Rambler	American Super	Rural 4p.	318.000	800.000
569	309	Lancia	Appia	G. Turismo	510.000	880.000
570	312	Lancia	Flaminia	Conv.	510.000	1.710.000
571	314	Lancia	Flaminia	Conv.	510.000	1.520.000
572	305	Lotus	Elite	Cupé	510.000	800.000
573	20	Alfa Romeo	Sole	Cupé	510.000	1.400.000
574						
575	227	Fiat	1500 Car. Bertone	Cupé	350.000	880.000
576	246	Ford	Gelaxie	Fordor Sed.	990.000	1.880.000
577	588	Chevrolet	Corvair Monza	Cupé 2 p.	480.000	1.400.000
578	599	Oldsmobile	Dinamic 88	Sedan 2 p.	1.110.000	1.700.000
579	608	Pontiac	Catalina	Sedan 2 p.	990.000	1.580.000
580	620	Jaguar	XK 150 Roadster	3,4 lts.	780.000	1.100.000
581	589	Chevrolet	Biscayne	Rural 4 p.	930.000	1.320.000
582	600	Olsmobile	Dynamic 88	Sedan 2 p.	1.110.000	1.680.000
583	611	Buick	Le Sabre	Hardtop C.	1.100.000	1.950.000
584	621	Jaguar	XK 150 3,8 lts.	Cupé Conv.	900.000	1.320.000
585	590	Chevrolet	Biscayne	Rural 4 p.	930.000	1.340.000
586	601	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 2 p.	1.110.000	1.700.000
587	617	Cadillac	Serie 62	Hardtop Sed.	1.380.000	3.480.000
588	622	Jaguar	XK 150 3,4 lts.	Cupé	780.000	1.450.000
589	591	Chevrolet	Bel Air	Rural 4 p.	1.050.000	1.340.000
590	602	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 2 p.	1.110.000	1.660.000
591	612	Buick	Le Sabre	Hardtop cupé	1.110.000	1.880.000
592	623	Jaguar	Mark II, 2,4 lts.	Sedan 4 p.	600.000	1.230.000
593	592	Chevrolet	Bel Air	Sedan 4 p.	1.170.000	1.800.000
594	603	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 4 p.	1.110.000	1.960.000
595	614	Buick	Le Sabre	Sedan 4p.	1.100.000	2.000.000
596	624	Jaguar	Mark IX	Sedan 4 p.	780.000	1.780.000
597	593	Chevrolet	Bel Air	Sedan 4 p.	1.170.000	2.000.000
598	604	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 4 p.	1.110.000	2.020.000
599	618	Cadillac	Serie 63	Hard. Sedan	1.410.000	3.500.000
600	625	Jaguar	Mark II 3,8 lts.	Sedan 4 p.	840.000	1.605.000
601						
602	595	Chevrolet	Impala	Hard.C. 2p.	1.230.000	2.000.000
603	605	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 4 p.	1.200.000	1.660.000
604	626	Jaguar	XK 150	Cupé conv.	810.000	1.250.000
605	596	Chevrolet	Impala	Hard. Sed. 4p	1.230.000	2.050.000
606	606	Oldsmobile	Dynamic 88	Sedan 4 p.	1.200.000	1.920.000
607	609	Pontiac	Catalina	Sedan 2 p.	990.000	1.550.000
608	627	Jaguar	XK 150 3,8 lts.	Cupé 2 p.	840.000	1.400.000
609	597	Chevrolet	Impala	Cupé conv.	1.290.000	1.880.000
610	615	Buick	Le Sabre	Sedan 4 p.	1.080.000	1.700.000
611	628	Jaguar	XK 150 3,8 lts.	Roadster	780.000	1.350.000
612	598	Chevrolet	Impala	Cupé conv.	1.290.000	1.800.000
613	607	Oldsmobile	88 Holyday	Sport Sedan 4	1.290.000	2.510.000
614	610	Pontiac	Catalina	Sedan 4 p.	990.000	1.600.000
615	616	Buick	Electra	Hard. S. 4 p.	1.260.000	2.290.000
616	619	Cadillac	Serie 63	Hard. S. 4 p.	1.410.000	3.320.000
617	613	Buick	Le Sabre	Hard. C. 2 p.	1.110.000	1.900.000

(Continuación del número anterior)

Con la planilla que aparece en esta página, PARABRISAS finaliza la publicación de los precios alcanzados por las unidades expuestas en el reciente Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires 1960. El esfuerzo que representó esta iniciativa ha tenido amplia compensación. Las cifras agrupadas han sido consultadas, analizadas y discutidas por millares de aficionados, propietarios o no de automóviles, que tuvieron en ellas la suma de datos necesarios para poder formarse un juicio acerca de interesantes e importantes conclusiones relacionadas con la orientación actual del mercado de automotores en nuestro país. ✦

"PARABRISAS"

SUSCRIPCIONES

PARABRISAS acepta suscripciones, de acuerdo con los siguientes precios:

Suscriptores en la República Argentina:
$ 160.— por un año (12 números).

Suscriptores en el exterior:
u$a. 3.— por un año (12 números).

A indicación especial del interesado, y hasta un número limitado por nuestras posibilidades, la suscripción puede hacerse a partir del Nº 1.

EL IMPORTE DE LA SUSCRIPCION DEBE HACERSE LLEGAR A

RYELA

Piedras 113 Capital Federal

MEDIANTE

GIRO POSTAL O CHEQUE

Correo Argentino Central B

TARIFA REDUCIDA

Concesión Nº 6548

Registro de la Propied. Intelectual Nº668.667

Industria Argentina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

llévele a ella
CLAUDIA
y léala usted también
ISRAEL, UN PUEBLO PARA EL ASOMBRO
EL DRAMA DE SER SERVIDA
CEFERINO NAMUNCURA - ¿Primer Santo Argentino?
AMOR Y FANTASIA EN EL CARNAVAL DE BRASIL
APRENDA A BAILAR, CON FRED ASTAIRE
PROCESO A UNA MUCHACHA ARGENTINA
QUE HA VIVIDO COMO UN HOMBRE
MODA: las más delicadas labores para tejer
CUENTOS • CINE • DISCOS
¡YA ESTA EN VENTA!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com